NR INDEKSU 209015, ISSN 1895 - 2216

MODELARSTWO OKRĘTOWE

nakład: 1200 egz.



Magazyn modelarzy okrętowych 15 Nr Specjalny (1/2013) Cena 28,50 zł (5% VAT)

ZAWIERA MODEL KARTONOWY !!!

skala 1:200

„Surcouf"

w 3D

Szmaka niderlandzka XVIII/XIX wiek

SWI-50

Polski kuter rybacki (typ KFK)

plany modelarskie w skali 1:40

- *„SANTA MARIA"* krok po kroku cz. 4
- Targi Norymberga 2013
- Pancernik *USS „Oregon" BB-3* w skali 1:350
- Korwety typu "Flower" Wolnej Francji



Model kutra rybackiego typu RFK wykonany przez Klausa Bergesa z Niemiec

fot. Klaus Berges

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych

www.modelarstwookretowe.pl

Dwumiesięcznik
ISSN 1895 - 2216
nr. indeksu: 209015
15 Numer Specjalny (1/2013)
maj 2013 - sierpień 2013

Adres Redakcji:
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel. 604 444677

Redaktor naczelny:
Sylwester Grabarczyk graby@modelarstwookretowe.pl

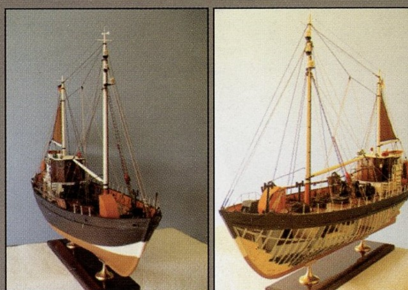
Redakcja:
Jarosław Leoniec (zastępca red. nacz.) jleoniec@modelarstwookretowe.pl
Andrzej Brożyna

Współpraca:
Jim Baumann /Anglia/, Michał Glock, Czesław Greszkiewicz, Tomasz Grzybowski, Waldemar Kaczmarczyk, Jacek Karolczak, Jacek Krzewiński, Mirosław Miarka, Mariusz Motyka, Michał Palkiewicz, Krzysztof Wolfram, Damian Zapała.

Wydawca:
SAGA Sylwester Grabarczyk
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel: 604 444677 saga@modelarstwookretowe.pl

Druk:
BIGPRESS - Łódź, tel: (042) 6762728

Nakład: 1200 egz.



W 15 numerze specjalnym (1/2013)

Drodzy Czytelnicy

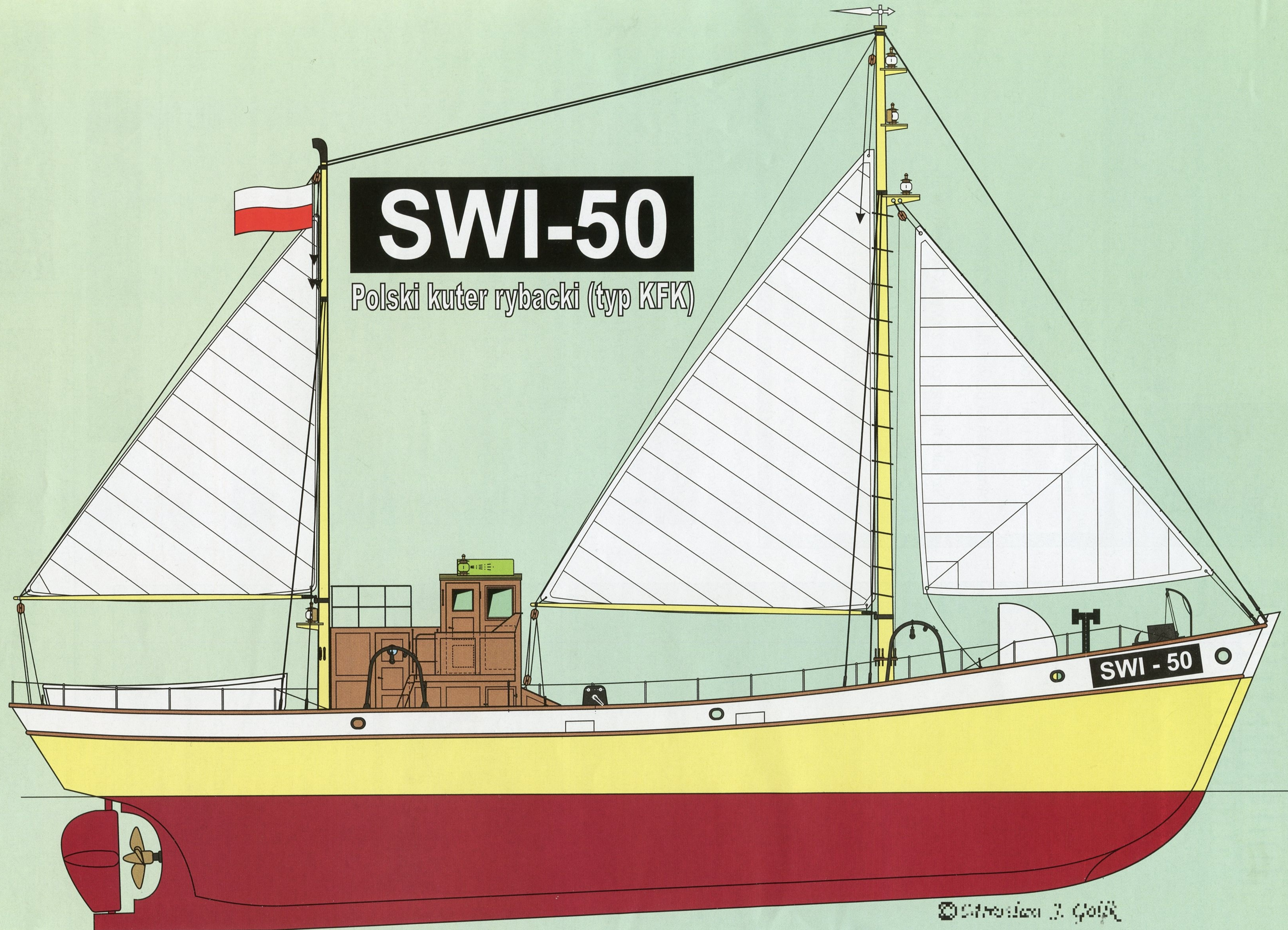
Witam w pierwszym Numerze Specjalnym A.D. 2013. Jako, że numer to wiosenny, ukazujący się po długiej i niesamowicie ponurej zimie, to musi być w nim coś ożywczego, coś nowatorskiego. I myślę, że taką nowością są plany kutra SWI-50. Wszelakie jednostki należące do licznej rodziny niemieckich kutrów typu KFK, czy też RFK są niezwykle ciekawe i intrygujące. Dodatkowego smaku dla polskich modelarzy dodaje fakt, że kuter ten pływał pod naszą banderą. Jak zwykle zachęcamy do budowy modelu kutra SWI-50 wg naszych planów.

To nie koniec "cywilnych tematów" w tym numerze specjalnym. Nasz grafik Zdzisław Kryger podjął się niełatwego zadania przedstawienia w postaci atrakcyjnej grafiki 3D szmaki małego, żaglowego statku handlowego, bardzo popularnego w swoich czasach m. in. na Bałtyku. Materiałów na jego temat jest jak na lekarstwo tak więc myślę, że jego praca będzie kolejnym etapem poznawania tego typu niewielkich stateczków, mozolnie kursujących po przybrzeżnych wodach naszej części Europy.

Trzecia część monografii malowań korwet typu "Flower" też jest nowatorska, bo któż z nas zetknął się bardziej z okrętami Wolnych Francuzów (nie tylko korwet, ale w ogóle)? Kto zbudował model okrętu spod tej bandery? Osobiście nie znam takiego modelarza, a teraz właśnie można dzięki nam zbudować fajny i przede wszystkim oryginalny model, bo przecież różnorakich modeli "Flowerek" na rynku trochę już jest. Nie bać się przeróbek, bo ileż można oglądać te same modele "Agassiza" czy "Snowberry"

I czwarty "powiew" nowości "Surcouf" Któż nie słyszał o tym niezwykłym okręcie i kto nie widział na zdjęciach jego niezwykłej jak na okręt podwodny sylwetki. Dzięki nam możecie zbudować jego kartonowy model, po raz pierwszy wreszcie wydany w "królewskiej" skali 1/200. W tym malowaniu prezentować będzie się doskonale.

Sylwester Grabarczyk


SWI-50
Polski kuter rybacki (typ KFK)
SWI - 50

Prezentowany kuter rybacki *SWI-50* (obok pięciu innych) został zbudowany w 1947 roku z części pozostawionych przez Niemców w stoczni Ernst Burmester Schiffswerft w Świnoujściu w 1945 roku i należał do typu KFK (małe, uniwersalne jednostki wykorzystywane jako patrolowce, ścigacze okrętów podwodnych, czy też trałowce z napędem spalinowym bez masztów i żagli). Historia kutrów KFK (*Kriegsfischkutter*) sięga roku 1941, kiedy to podjęto prace nad opracowanie uniwersalnego kutra rybackiego tzw. RFK (*Reichsfischkutter*). Z siedmiu wersji A G opracowanych na zlecenie Urzędu Rzeszy do spraw rybołówstwa przez stocznię Brehmer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH, pod nadzorem towarzystwa kwalifikacyjnego Germanische Lloyd, wybrano jednostkę największą o długości 24 m, która odpowiadała również potrzebom Krigsmarine. Po raz pierwszy projektowanie tak małej jednostki prowadzono w Laboratorium Budownictwa Okrętowego w Hamburgu oraz w Technicznym Laboratorium Budownictwa Okrętowego w Wiedniu. Z ogólnej liczby 1072 zamówionych jednostek, wybudowano i wcielono do służby 612.

Po zakończeniu wojny budowano kutry w wersji rybackiej w obu państwach niemieckich oraz w Polsce. Sześć jednostek zbudowano pod oznaczeniem SKS-240 oraz sześć dalszych jako typ SKG-240A. W lutym 1949 roku na stanie przedsiębiorstwa „Arka" było 15 zachodnioniemieckich kutrów KFK zatrzymanych przez WOP za naruszenie morskiej granicy. W latach następnych również miały miejsce zatrzymania. Większość jednostek została zwrócona ale kilka zostało w rękach polskich (jeden wcielony do WOP to prawdopodobnie *DP-53*). Kuter został uzbrojony w działko kal. 37 mm ustawione w miejsce grotmasztu. Jako ciekawostkę można wspomnieć o jednym kutrze KFK zdobytym przez 10 Pułk Strzelców Konnych 1 Dywizji Pancernej w dniu 20 września 1944 r. w okolicy portu Terneuzen. Niestety następnego dnia po podniesieniu polskiej bandery jednostka została celnie ostrzelana przez Niemców. Po ugaszeniu pożaru okazało się, że kuter nie nadaje się do dalszej eksploatacji.

KFK-i pływają do dzisiaj, również w Polsce, ale już w charakterze jednostek rekreacyjnych jak np. *"Kapitan Głowacki"* (*PZ-5*), czyli dawny *"Henryk Rutkowski"* Losy polskich kutrów rybackich na bazie KFK-ek można znaleźć na stronie www.fow.az.pl w wątku: KFK w polskich rękach.

Konstrukcja kadłuba była komponowana: szkielet (wręgi i pokładniki) był stalowy, a poszycie, stępka, stewy i nadbudówka były drewniane.

Dane techniczne:

długość maksymalna:	24 m;
szerokość:	6,40 m;
zanurzenie:	2,70 2,90 m;
wyporność:	110 t;
ładowność:	35 40 t ryb;
prędkość:	9 9,5 w;
załoga:	4 5 osób.

Malowanie:

Trudno określić jakie kolory nosiły kutry rybackie zaraz po zakończeniu wojny. Zapewne głównym zasadą była ta: jaką farbę mamy taką malujemy. I prawdopodobnie to było podstawą wystąpienia WOP do Ministra Żeglugi z żądaniem przemalowania wszystkich kutrów na kolor cytrynowy w terminie do 31.12.1949 r.

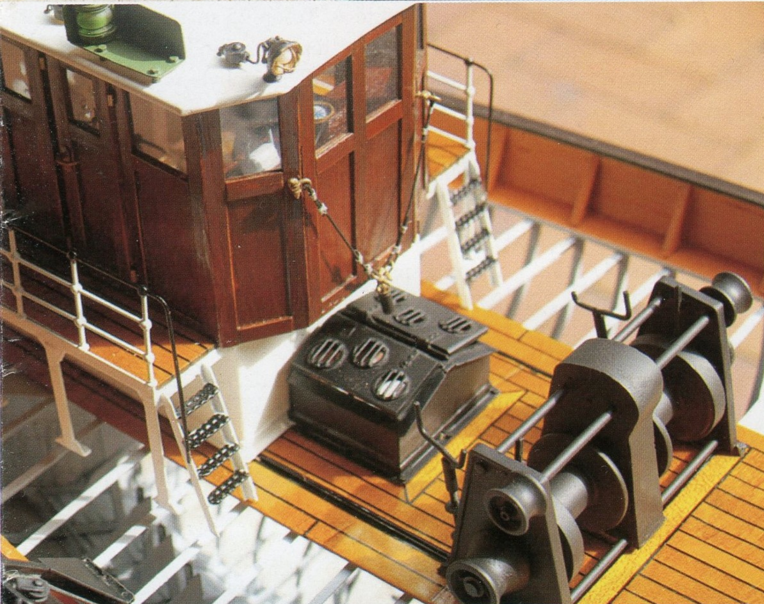
czerwony· kadłub poniżej linii wodnej, ster, lewe światło burtowe;
jasnożółty· kadłub powyżej linii wodnej, maszty, reje;
naturalny kolor drewna: pokład, nadbudówka, wiosła, wewnętrzna strona szalupy, luk ładowni, świetlik, wewnętrzna strona nadburcia;
biały· szalupa, napisy na burtach, nadburcie zewnętrzne pomiędzy odbojnicami, zejściówka na dziobie;
czarny· windy, kotwica, kozły sieciowe na prawej burcie, tło pod napisem na burtach;
mosiądz: śruba napędowa, lampy;
zielony· prawe światło burtowe.

tekst Mirosław J. Golik
fot. Klaus Berges

Poniżej (świetne ujęcie pokazujące dwa modele obu wersji kutra: wojskowej KFK i cywilnej RFK), na kolejnych stronach oraz na okładce prezentujemy zdjęcia doskonałego modelu kutra RFK wykonanego przez Klausa Bergesa z Niemiec. Mamy nadzieję, że okażą się one pomocne w wykonaniu modelu polskiego kutra SWI-50.








Korwety typu "Flower"

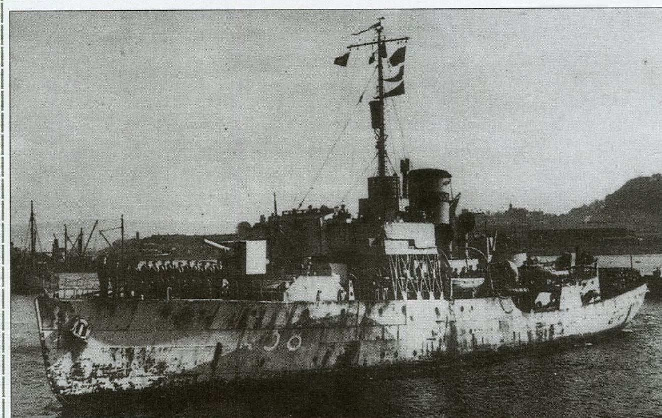
malowania cz. 3

Poprzednie dwa odcinki poświęcone korwetom typu „Flower" pokazywały boczne malowania kamuflażowe kilkunastu mniej lub bardziej znanych okrętów z tego typu pływających pod banderą Royal Navy. Najbardziej znaną jednostką oczywiście dla czytelników powieści beletrystycznych jest korweta o nazwie *„Compass Rose"* z książki pt. „Okrutne Morze" autorstwa Nicholasa Monsarrata. Jednak jest to nazwa fikcyjna tylko na potrzeby książki, w której opisano życie i kłopoty załogi podczas wykonywania służby eskortowej przez te małe, ale dzielne okręty.

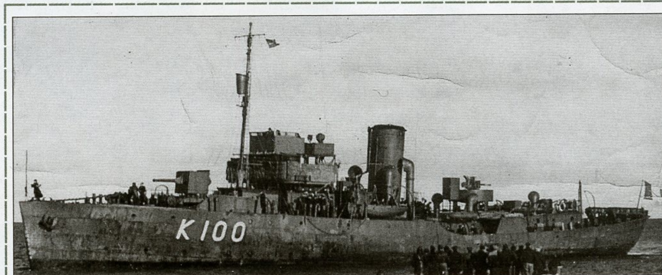
Admiralicja brytyjska zamówiła w stocznia przez cały okres II wojny światowej ponad 260 jednostek typu „Flower" Jednymi z pierwszych okrętów pod jakie ułożono stępki były okręty przeznaczone dla Francuskiej Marynarki Wojennej. Jednak historia działań wojennych potoczyła się zbyt szybko i cztery prawie już ukończone okręty zostały przechwycone przez wojska niemieckie. Te korwety po ukończeniu służyły w Krigsmarine jako patrolowce z oznaczeniem od *PA-1* do *PA-4*.

Po utworzeniu na terenie Anglii formacji wojskowych spod znaku Wolnych Francuzów, podjęto decyzje przekazania wielu nowych okrętów w skład floty FNFL, aby wspomóc odbudowująca się nowopowstałą flotę. Wśród nich było 10 korwet typu „Flower" Niestety, dwie jednostki *„Alysse"* i *„Mimosa"* zostały storpedowane i zatopione przez niemieckie okręty podwodne, a jedna w ogóle nie dotarła do adresata. *„La Bastiaise"* podczas prób odbiorczych uległa kolizji i zatonęła jednostka nawet nie otrzymała numeru taktycznego. Pozostałe przetrwały okres wojny i po kilku modernizacjach w roku 1946 stanowiły trzon lekkich sił nawodnych Francuskiej Marynarki Wojennej.

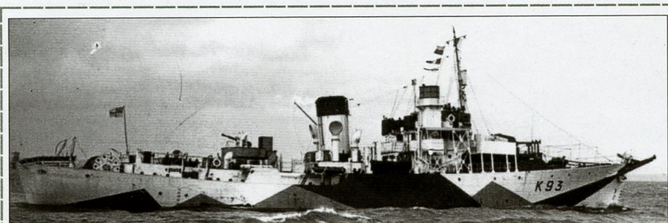
Oto malowania korwet spod bandery Wolnych Francuzów.



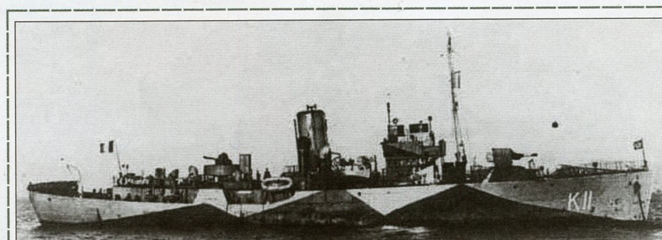
FNFL "Aconit" (K58) ex-*HMS "Aconite"* zamówienie nr J1095 w stoczni Ailsa Shipbuilding Co Ltd w Troon 25 marca 1940 r. Oddana do służby 31 marca 1940 r., a francuską banderę podniesiono 23 lipca 1940 r. Podczas morskich działań była w składzie grupy eskortowej B3. Po modernizacji w roku 1943 współpracowała z innymi okrętami spod francuskiej bandery w działaniach osłony oddziałów lądujących w Normandii. Okręt za ochronę konwoju U-3 otrzymał odznaczenie „Krzyż Wolności" Po wojnie służyła jako jednostka szkolna, a pod brytyjską banderę powróciła w kwietniu 1947 roku. Następnie sprzedana armatorowi i po przebudowie pod nazwą *„Terje IX"* pływała jako kabotażowiec.



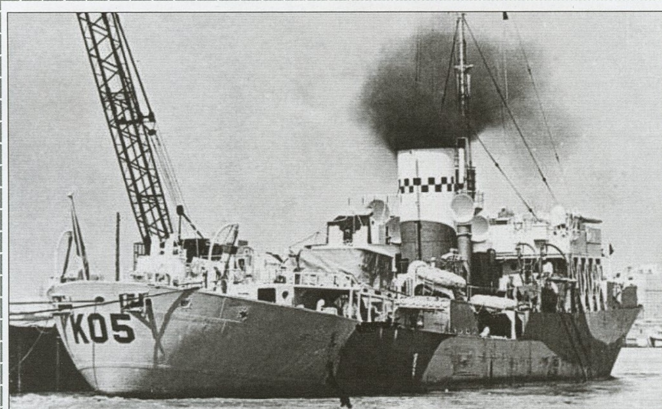
FNFL "Alysse" (K100) ex-*HMS "Alyssum"* zamówienie nr J1068 w stoczni George Brown & Company w Greencok 24 czerwca 1940 r. Oddana do służby 3 marca 1941 r., a 17 czerwca przeniesiona do floty Wolnych Francuzów. Jednostka została storpedowana 9 lutego 1942 r. przez *U-654* w czasie wykonywania zadań eskortowych konwoju ON-60 w pobliżu przyl. Cap Race. Podczas jej zatopienia zginęło 39 marynarzy.

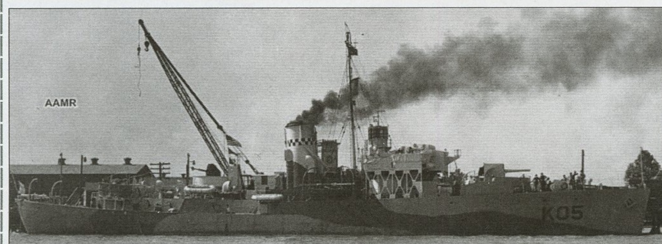


FNFL "Commandant d'Estienne d'Orves" (K93) ex-*HMS "Lotus"* zamówienie nr J495 w stoczni Charles Hill & Sons Ltd. w Greenock 26 maja 1941 r. Budowa i odbiory trwały aż do 17 stycznia 1942 r. Banderę francuską okręt podniósł w dniu 23 maja 1942 r. Okręt zaliczony do Grupy Eskortowej Nr. 4 z bazą w Greenock, a następnie zmieniając przydziały i poprzez grupę B3 (w 1 Dywizjonie) przeszedł do 2 Dywizjonu 18 Flotylli Eskortowej. Rejsy w ochronie konwojów skierowały jednostkę (podobnie jak inne francuskie korwety) w rejony afrykańskich wybrzeży. Okręt podczas swej służby przeszedł największą metamorfozę z wszystkich francuskich korwet. Zamówienie bowiem opiewało na budowę trałowca na kadłubie typowej korwety. Po roku czasu, po zmniejszeniu zagrożenia minowego zdemontowano instalacje i bębny trałowe, a jednostkę przystosowano do służby eskortowej. Po zakończeniu wojny jednostka powróciła do Wielkiej Brytanii 31 maja 1947 r.



FNFL "Mimosa" (K11) ex-*HMS "Mimosa"* zamówienie nr J6254 w stoczni Richardsons Westgarth & ClarkChas Hill 22 kwietnia 1940 r. Oddana do służby 18 stycznia 1941 r. Przekazana flocie Wolnych Francuzów 11 maja 1941 r. Okręt po rocznej służbie został storpedowany przez *U-124*. Jednostka płynęła w osłonie konwoju ONS-100. W wyniku zatopienia zginęło 58 marynarzy francuskich oraz 6 brytyjskich (łącznicy). Ocalało tylko 4 marynarzy, którzy byli uratowani przez kanadyjski niszczyciel *HMCS „Assiniboine"*





FNFL "Lobelia" (K05) ex-*HMS "Lobelia"* zamówienie nr J1068 dla stoczni Aleksander Hall & Company w Aberdeen złożone 27 czerwca 1940 r. Oddana do służby 18 stycznia 1941 r., a 11 maja 1941 r. podniesiono na niej banderę francuską. W swej służbie okręt zaliczył m. in. ochronę konwoju ASM do Argentyny. Często pływał w północnych rejonach Atlantyku, dopływając aż do Nowej Ziemi w tajnych zadaniach. 7 lutego 1943 r. korweta zatopiła *U-609*. Po modernizacji przeszła w rejon Afryki Zachodniej. Zwrócona Wielkiej Brytanii w 1947 roku.

FNFL "Cammandant Drogou" (K195) ex-*HMS "Chrysanthemum"* zamówienie nr J3040 złożono 17 grudnia 1940 r. w stoczni Harland & Wolf Ltd w Belfaście. Oddana do służby 11 kwietnia 1941 r. Do Wolnych Francuzów przeniesiona 15 stycznia 1942 r. Jak większość okrętów spod znaku FNFL służbę odbywała na wodach Atlantyku i w rejonach Afryki Zachodniej, pływając z konwojami do Casablanki, Dakaru i Konakry. Pod brytyjską banderę powróciła w roku 1947 Wcześniej służyła jako okręt szkolny w malowaniu z niebieskim pasem Admiralicji. Zdjęcia z lat 1943 1944 pokazują okręt w jednolitym szarym malowaniu.

FNFL "Roselys" (K57) ex-*HMS "Sundew"* zamówienie nr J1093 złożono w stoczni J. Lewis & Sons Ltd. w Aberdeen 4 listopada 1940 r. Do służby weszła 28 maja 1941 r, a pod banderę francuską trafiła 19 września 1941 r. „Rosiczka" służyła w amerykańskiej grupie eskortowej A5 (Task Force 24) przemierzając północny Atlantyk. Eskortowała m. in. grupę transatlantyków do portu w Archangielsku. Po zakończeniu wojny okręt był w grupie zwiedzającej wyzwolone porty Morza Północnego: Bergen, Kopenhagę, Hamburg i Ostendę. Brytyjczykom zwrócona w 1947 roku.

FNFL "Cammandant Detroyat" (K183) ex-*HMS "Coriander"* zamówienie nr J1166 złożone w stoczni Hall, Russell & Co w Aberdeen 19 września 1940 r. Dnia 16 września przeniesiona pod francuską banderę. Służba wojenna przebiegała w osłonie konwojów do Afryki w rejony Casablanki i Gibraltaru. Po wojnie podobnie jak *„Aconit"*, korweta służyła jako okręt szkolny, a pod brytyjską banderę powróciła w roku 1947 Malowania bardzo podobne do korwety *„Aconit"*

FNFL "Renouncule" (K117) ex-*HMS "Renonculus"* zamówienie nr J1162 złożono 19 lipca 1940 r. w stoczni W Simons & Co. w Renfrew. Do służby oddana 25 czerwca 1941 r., by miesiąc później podnieść francuską banderę. Okręt obsadziła dużą część byłej załogi francuskiego kontrtorpedowca *„Leopard"* Początkowo służyła w 4 Grupie Eskortowej, a następnie przydzielona do Grupy B3. Podczas konwoju HX-232 wykonała trzy ataki na niemieckie okręty podwodne. Do Wielkiej Brytanii wróciła w roku 1947 Na zdjęciach okręt pokazywany jest w dwubarwnym malowaniu: kadłub w kolorze ciemnoszarym G10, a nadbudówki w jasnoszarym MS3.

FNFL "La Bastiaise" zamówienie z dnia 18 listopada 1939 r., korweta oddana do prób 8 kwietnia 1940 r. W dniu 22 czerwca 1940 r. podczas prób stoczniowych okręt zatonął w skutek kontaktu z miną morską. Okręt złomowano bez odbudowy. Dzień zatonięcia miał być dniem przekazania okrętu pod francuska banderę. Brak wyglądu jednostki ale przypuszcza się, iż "Flowerka" była z pierwszych serii, a więc z krótkim pokładem dziobowym.

tekst Mirosław Miarka
foto: Internet

FNFL „Alysse" (K100)

ALYSSE

K 100

rys. Mirosław Miarka

***<u>FNFL "Alysse"</u>* z 1941 roku.**
Okręt w typowym malowaniu bez kamuflażu - farba o oznaczeniu MS3.

K 100

FNFL „Mimosa" (K11)

MIMOSA

K II

(c) M.Miarka 2013

rys. Mirosław Miarka

FNFL "Mimosa" z 1942 roku.
Okręt w trójbarwnym kamuflażu w kolorach: B5, 507B i „Withe"

K II

(c) M.Miarka 2013

FNFL „Aconit" (K58)

rys. Mirosław Miarka

FNFL "Aconit" **z 1942 roku.**
Okręt w trójbarwnym kamuflażu w kolorach: :"Berwick Blue B3/6", MS3 i „białym"

FNFL „Aconit" (K58)

ACONIT

K58

c M.Miarka 2013

rys. Mirosław Miarka

FNFL "Aconit" **z końca 1944 roku, rejon Gibraltaru.**
Cały okręt był malowany na biało z niebieskim „Dark Blue B4/6" pasem Admiralicji.

K58

c M.Miarka 2013

FNFL „Lobelia" (K05)

rys. Mirosław Miarka

FNFL "Lobelia" **z 1944 roku.**
Okręt w kamuflażu w barwach grupy eskortowej B3 w kolorach: PB10 i MS4.
Ciekawostką jest czerwony kolor znaku burtowego.

FNFL „Lobelia”

LOBELIA

PATRIE

© M.Miarka 2013

FNFL ***“Lobelia”*** **z 1946 roku.**
Okręt był malowany na jednolity kolor G10 bez numeru burtowego, co było często stosowane we francuskiej marynarce w latach powojennych.

rys. Mirosław Miarka

LOBELIA

VALUER

© M.Miarka 2013

HMS „Lotus" (K93)

<u>*HMS "Lotus"*</u> w momencie wejścia do służby z osprzętem trałowym z początku 1942 roku.
Kamuflaż trójbarwny z systemu Western Approaches w kolorach:
WA biały, WA niebieski 5B i WA zielony 5G.
Numer taktyczny jest w kolorze czarnym i jest pomniejszony.

rys. Mirosław Miarka

FNFL „Commandant d'Estienne d'Orves” (K93)

FNFL “Commandant d'Estienne d'Orves” w momencie przekazania do Wolnych Francuzów w maju 1942 roku, po zdemontowaniu osprzętu trałowego.
Kolory pozostały te same, tylko inny układ plam.

rys. Mirosław Miarka

FNFL „Commandant d'Estienne d'Orves" (K93)

FNFL "Commandant d'Estienne d'Orves" **z 1944 roku.**
Okręt z okresu służby na Atlantyku w rejonie Afryki.
Kolory: biały, "Berwick Blue B3/6" i szary G45.

rys. Mirosław Miarka

FNFL „Commandant d'Estienne d'Orves”

PATRIE

c M.Miarka 2013

FNFL “Commandant d'Estienne d'Orves” **z 1946 roku.**
Okręt szkolny w kolorze biały i szarym MS3.
Jednostka jako szkolna nie nosiła znaku burtowego.
Środki ratunkowe malowano w kolorze pomarańczowym.

rys. Mirosław Miarka

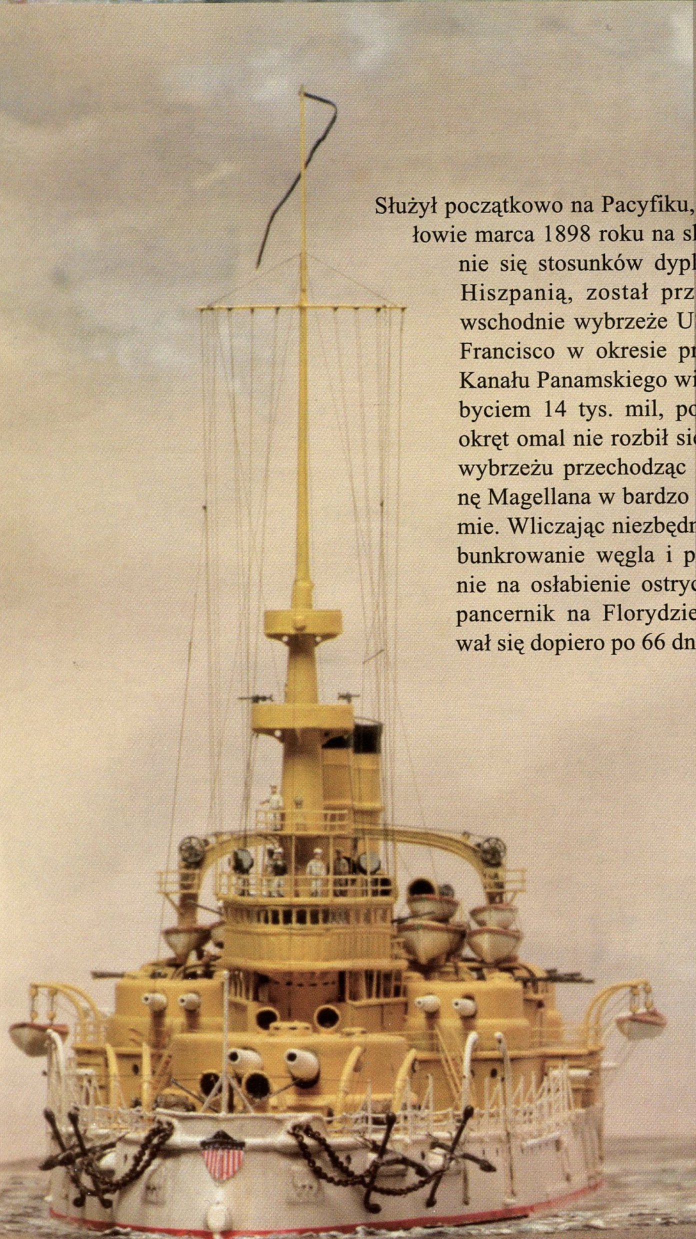
VALEUR

c M.Miarka 2013

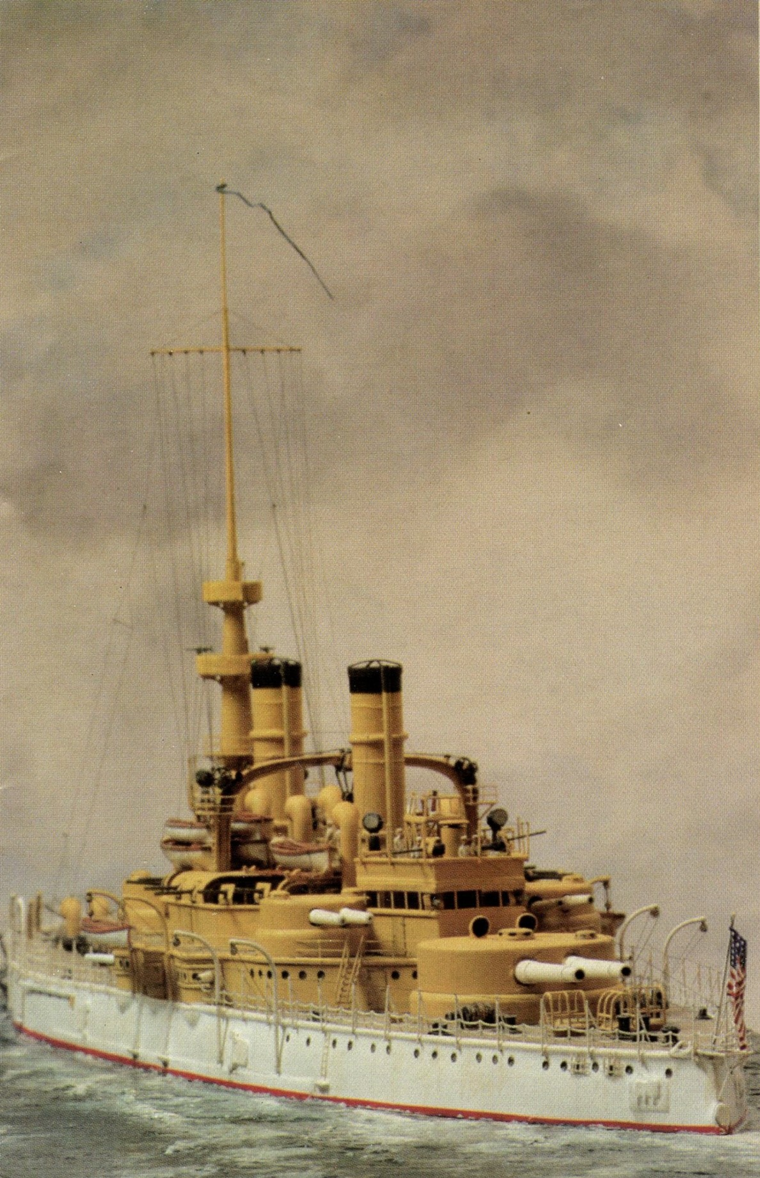
USS „Oregon” BB-3

USS "Oregon" to trzeci amerykański pancernik typu "Indiana", którego budowę rozpoczęto 19 listopada 1891 r, a ukończono 15 lipca 1896 r. w stoczni Union Iron Works w San Francisco.

Służył początkowo na Pacyfiku, po czym w połowie marca 1898 roku na skutek pogorszenie się stosunków dyplomatycznych z Hiszpanią, został przebazowany na wschodnie wybrzeże USA. Rejs z San Francisco w okresie przed otwarciem Kanału Panamskiego wiązał się z przebyciem 14 tys. mil, podczas którego okręt omal nie rozbił się na skalistym wybrzeżu przechodząc przez Cieśninę Magellana w bardzo silnym sztormie. Wliczając niezbędne postoje na bunkrowanie węgla i przeczekiwanie na osłabienie ostrych wiatrów, pancernik na Florydzie zameldował się dopiero po 66 dniach.









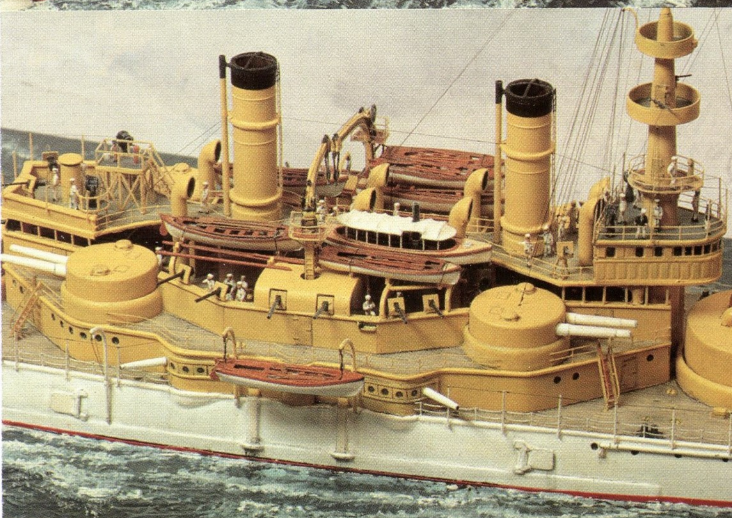
USS "Oregon" dołączył do floty adm. Sampsona u wybrzeży Kuby. Pancernik walnie przyczynił się do zniszczenia floty adm. Cervera w bitwie pod Santiago de Cuba 3 lipca 1898 r. Sześć hiszpańskich okrętów zostało zniszczonych, w tym dwa bezpośrednio przez *USS "Oregon"* Okręt zyskał przydomek *McKinley's Bulldog*. Po zakończeniu zwycięskiej wojny okręt przybył do Nowego Yorku w glorii chwały i wziął udział w honorowej gali floty.

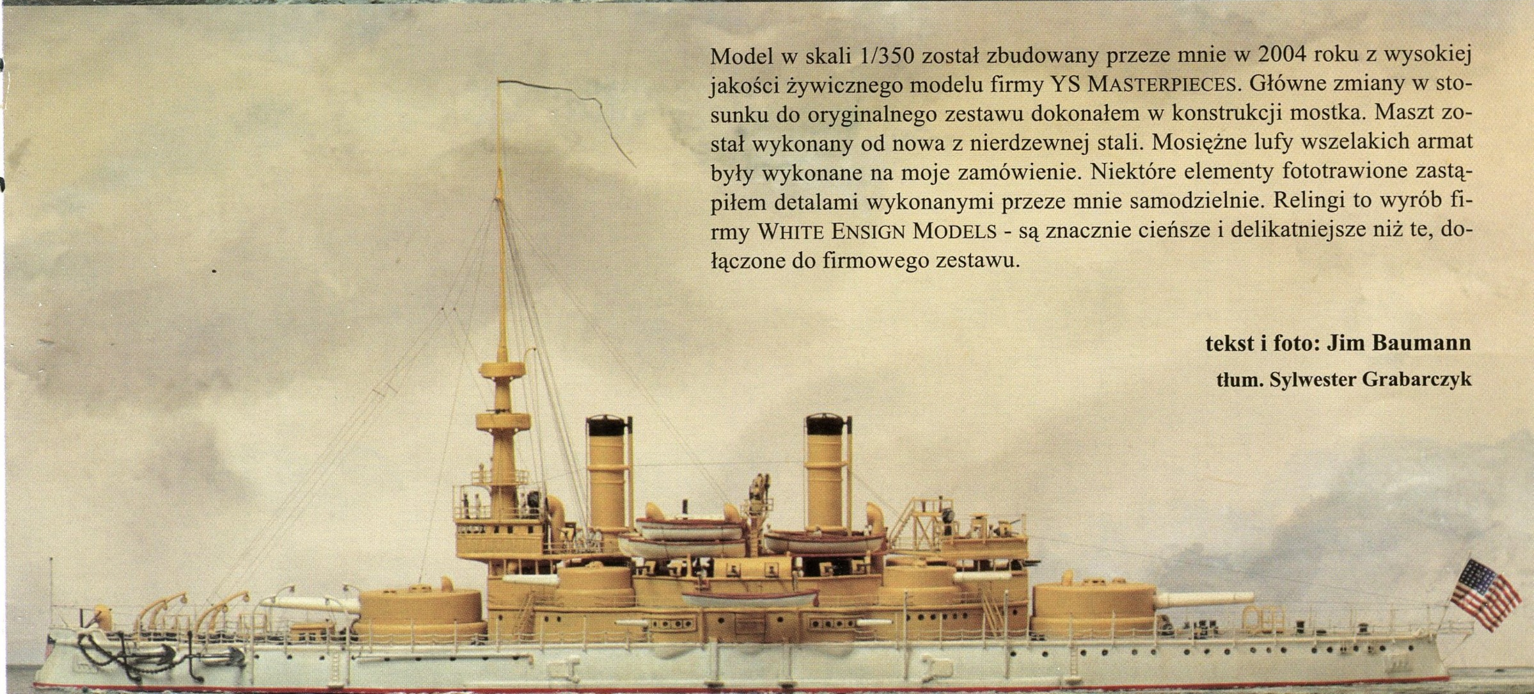
W 1900 roku podczas żeglugi do Chin *USS "Oregon"* omal nie zatonął po uderzeniu w nieznaną podwodną skałę. Jego dalsza, kilkuletnia służba na Dalekim Wschodzie przebiegła spokojnie, a okręt był regularnie remontowany w tamtejszych stoczniach. Po powrocie w 1906 roku do USA okręt odstawiono do rezerwy, którą oczywiście przerwano w momencie wybuchu I wojny światowej, w której jednak pancernik nie wziął szczególnie czynnego udziału.

W wyniku Traktatu Waszyngtońskiego pancernik został zdemobilizowany i przekazany stanowi Oregon jako pływające muzeum w mieście Portland. Po ataku na Pearl Harbor zaczęto złomować okręt (złom był bardzo potrzebny dla hut), ale US Navy miała inne plany wobec niego. Kadłub pancernika przekształcono w barkę amunicyjną, która od 1944 roku stacjonowała w bazie Guam. Jesienią 1948 roku podczas tajfunu, stary kadłub zerwał się z cum i zdryfował aż 500 mil w głąb oceanu. Ostatnie tchnienie *McKinley's Bulldog* wydał dopiero w 1956 roku w japońskiej stoczni złomowej.









Model w skali 1/350 został zbudowany przeze mnie w 2004 roku z wysokiej jakości żywicznego modelu firmy YS MASTERPIECES. Główne zmiany w stosunku do oryginalnego zestawu dokonałem w konstrukcji mostka. Maszt został wykonany od nowa z nierdzewnej stali. Mosiężne lufy wszelakich armat były wykonane na moje zamówienie. Niektóre elementy fototrawione zastąpiłem detalami wykonanymi przeze mnie samodzielnie. Relingi to wyrób firmy WHITE ENSIGN MODELS - są znacznie cieńsze i delikatniejsze niż te, dołączone do firmowego zestawu.

tekst i foto: Jim Baumann

tłum. Sylwester Grabarczyk

Określenie **szmaki** jako typu jednostki pływającej jest bardzo stare. Sięga nawet II połowy XV wieku. XVI wieczne zapiski podają, że w Braniewie (niem. Braunsberg) w 1599 roku powstała gildia lub bractwo właścicieli szmak, którego celem było stworzenie sprzyjających warunków własnej działalności i jednocześnie zwalczanie zamiejscowych armatorów. Szmaka należała do rodziny *tjalków* (fryzyjskie: thiallicken), płaskodennych jednostek przystosowanych idealnie do uprawiania żeglugi na akwenach pływowych. Jednak, w przeciwieństwie do samych *tjalków* była cięższa i posiadała stępkę. Wyporność szmak wynosiła ponad 250 ton, a ładowność była określana na 20 100 łasztów (1 łaszt to w przybliżeniu 2000 kg). Powierzchnia ożaglowania przekraczała 300 m² Wymiary liniowe oscylowały w granicach 20 - 25 m długości, 6 - 7 m szerokości i ok. 3 m zanurzenia. Żeglarze określali szmakę mianem półtoramasztowca. Stosowane początkowo zasadnicze ożaglowanie rozprzowe, z końcem XVIII wieku zaczęto coraz częściej zastępować mocnym gaflem i uzupełniającymi go żaglami rejowymi. Podobnie z bezanem. Początkowo wykorzystywany żagiel łaciński został zastąpiony z upływem lat gaflem. I to właśnie bezanmaszt był cechą charakterystyczną szmaki. Nie przechodził bowiem przez pokład, lecz montowano go na poprzecznej belce (węzłówce) spinającej nadburcia, zawieszonej ponad rumplem. W części rufowej, nadburcia wystające poza obrys kadłuba tworzyły trójkątny otwór przez który przechodził rumpel. Płaskodenna konstrukcja kadłuba wymagała zastosowania bocznych mieczy. W XIX wieku zdarzały się jednak również szmaki wyposażone w stępki przechyłowe. Pękaty kadłub w tępym dziobem charakteryzował się specyficznym plankowaniem. W części dennej deski ułożone były równolegle i tak też łączyły się z poszyciem burtowym. Natomiast na oble, zarówno w części dziobowej jak i rufowej, poszycie układano z pasowaniem zmiennej szerokości desek.

Prezentowana **szmaka niderlandzka** należy do jednostek szeroko rozpowszechnionych w XVIII i XIX wieku. Szczególnie popularna w Niderlandach i Wschodniej Fryzji (niem. Ostfriesland) była statkiem żeglugi przybrzeżnej (kabotażowcem), którego obszar żeglugi rozciągał się od Morza Bałtyckiego, aż wody Portugalii.

Wygląd tego typu statku nie zmienił się prawie wcale pomiędzy XVII, a XX wiekiem. Co ciekawe, pomimo wielkiej liczby zbudowanych jednostek i ich dużej popularności, zachowało się niewiele dokumentów dokładnie poświadczających linie konstrukcyjne. Dostępne przekazy to tylko w większości obrazy, grafiki lub też ryciny. Zachowało się również trochę XIX-wiecznych fotografii. Niewykluczone, że właśnie z tego powodu modele szmak są rzadkie w ekspozycjach muzealnych.

Wystrój szmak był skromny. W kolorystyce dominowała zieleń. Daszek nadbudówki oraz ramy okien i włazów były białe. Podwodna część kadłuba kryta była smołą lub malowana białą farbą porostową.

W Polsce zadania rekonstrukcji szmaki podjął się Waldemar Nowy. W swoim opracowaniu wykorzystał rysunki z „Architectura Navalis Mercatoria" Fredrika Henrika Chapmana (Planche LIV, Nr 7). Rysunki obu autorów stanowiły również podstawę niniejszego opracowania.



Grafika 3D - Zdzisław Kryger

Szmaka

Określenie **szmaki** jako typu jednostki pływającej jest bardzo stare. Sięga nawet II połowy XV wieku. XVI wieczne zapiski podają, że w Braniewie (niem. Braunsberg) w 1599 roku powstała gildia lub bractwo właścicieli szmak, którego celem było stworzenie sprzyjających warunków własnej działalności i jednocześnie zwalczanie zamiejscowych armatorów. Szmaka należała do rodziny *tjalków* (fryzyjskie: thiallicken), płaskodennych jednostek przystosowanych idealnie do uprawiania żeglugi na akwenach pływowych. Jednak, w przeciwieństwie do samych *tjalków* była cięższa i posiadała stępkę. Wyporność szmak wynosiła ponad 250 ton, a ładowność była określana na 20   100 łasztów (1 łaszt to w przybliżeniu 2000 kg). Powierzchnia ożaglowania przekraczała 300 m^2 Wymiary liniowe oscylowały w granicach 20 - 25 m długości, 6 - 7 m szerokości i ok. 3 m zanurzenia. Żeglarze określali szmakę mianem półtoramasztowca. Stosowane początkowo zasadnicze ożaglowanie rozprzowe, z końcem XVIII wieku zaczęto coraz częściej zastępować mocnym gaflem i uzupełniającymi go żaglami rejowymi. Podobnie z bezanem. Początkowo wykorzystywany żagiel łaciński został zastąpiony z upływem lat gaflem. I to właśnie bezanmaszt był cechą charakterystyczną szmaki. Nie przechodził bowiem przez pokład, lecz montowano go na poprzecznej belce (węzłówce) spinającej nadburcia, zawieszonej ponad rumplem. W części rufowej, nadburcia wystające poza obrys kadłuba tworzyły trójkątny otwór przez który przechodził rumpel. Płaskodenna konstrukcja kadłuba wymagała zastosowania bocznych mieczy. W XIX wieku zdarzały się jednak również szmaki wyposażone w stępki przechyłowe. Pękaty kadłub w tępym dziobem charakteryzował się specyficznym plankowaniem. W części dennej deski ułożone były równolegle i tak też łączyły się z poszyciem burtowym. Natomiast na oble, zarówno w części dziobowej jak i rufowej, poszycie układano z pasowaniem zmiennej szerokości desek.



Grafika 3D - Zdzisław Kryger

Prezentowana **szmaka niderlandzka** należy do jednostek szeroko rozpowszechnionych w XVIII i XIX wieku. Szczególnie popularna w Niderlandach i Wschodniej Fryzji (niem. Ostfriesland) była statkiem żeglugi przybrzeżnej (kabotażowcem), którego obszar żeglugi rozciągał się od Morza Bałtyckiego, aż wody Portugalii.

Wygląd tego typu statku nie zmienił się pra-

wie wcale pomiędzy XVII, a XX wiekiem. Co ciekawe, pomimo wielkiej liczby zbudowanych jednostek i ich dużej popularności, zachowało się niewiele dokumentów dokładnie poświadczających linie konstrukcyjne. Dostępne przekazy to tylko w większości obrazy, grafiki lub też ryciny. Zachowało się również trochę XIX-wiecznych fotografii. Niewykluczone, że właśnie z tego powodu modele szmak są rzadkie w ekspozycjach muzealnych.

Wystrój szmak był skromny. W kolorystyce dominowała zieleń. Daszek nadbudówki oraz ramy okien i włazów były białe. Podwodna część kadłuba kryta była smołą lub malowana białą farbą porostową.

W Polsce zadania rekonstrukcji szmaki podjął się Waldemar Nowy. W swoim opracowaniu wykorzystał rysunki z „Architectura Navalis Mercatoria" Fredrika Henrika Chapmana (Planche LIV, Nr 7). Rysunki obu autorów stanowiły również podstawę niniejszego opracowania.



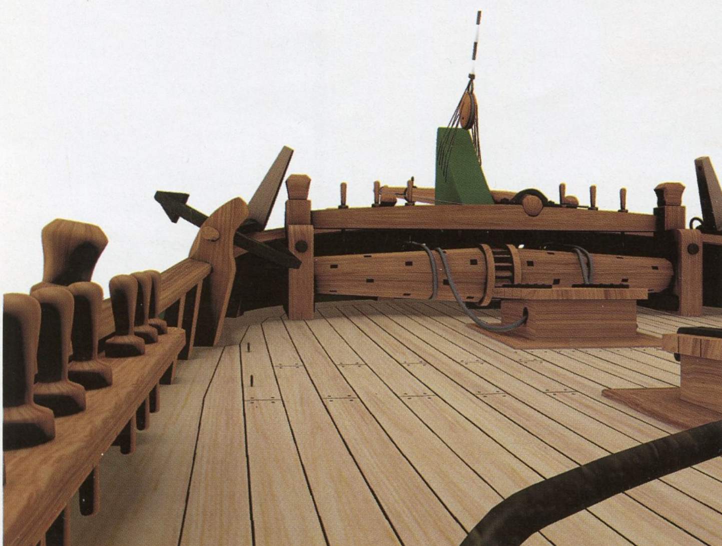


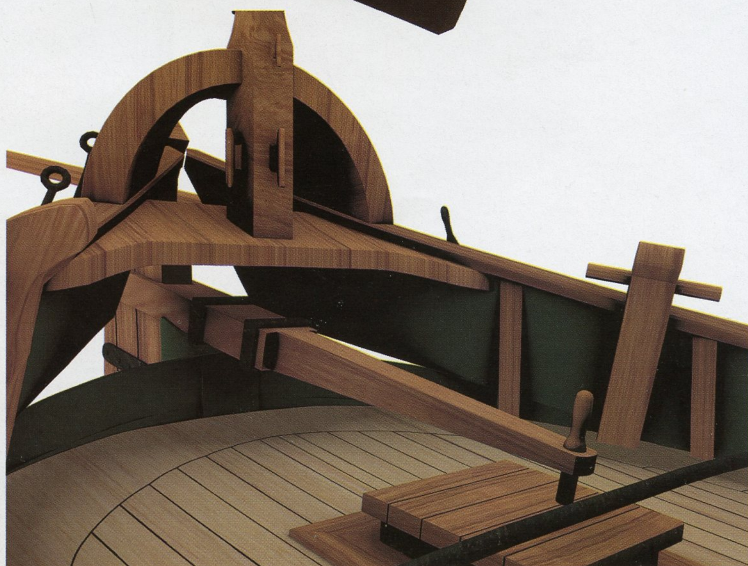
Grafika 3D - Zdzisław Kryger

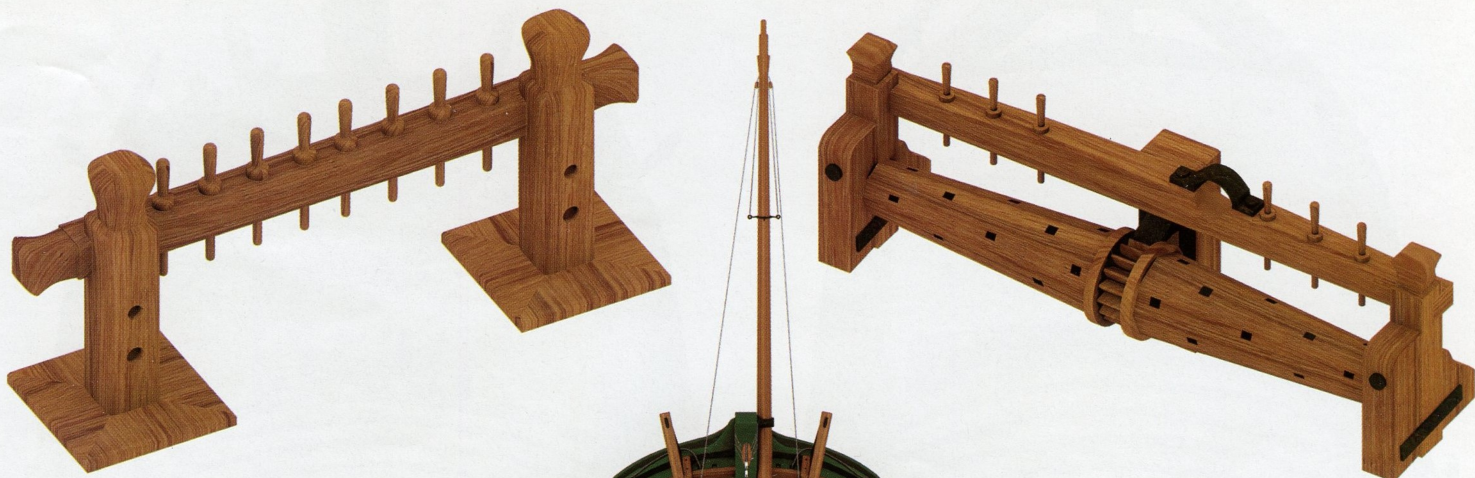
Grafika 3D - Zdzisław Kryger



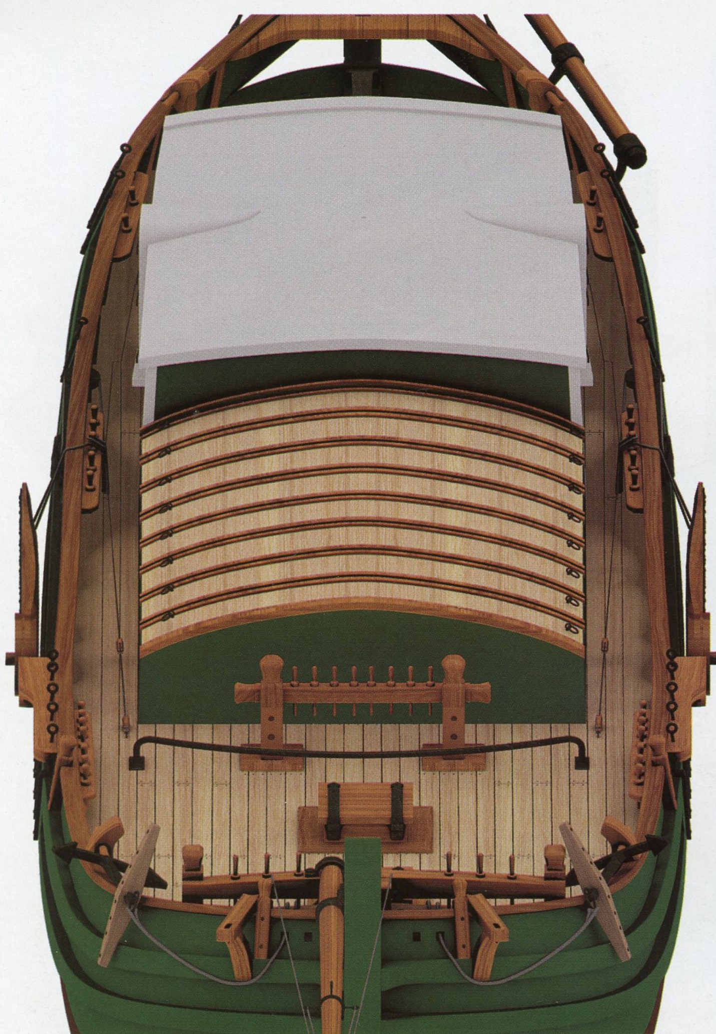
Grafika 3D - Zdzisław Kryger







Grafika 3D - Zdzisław Kryger



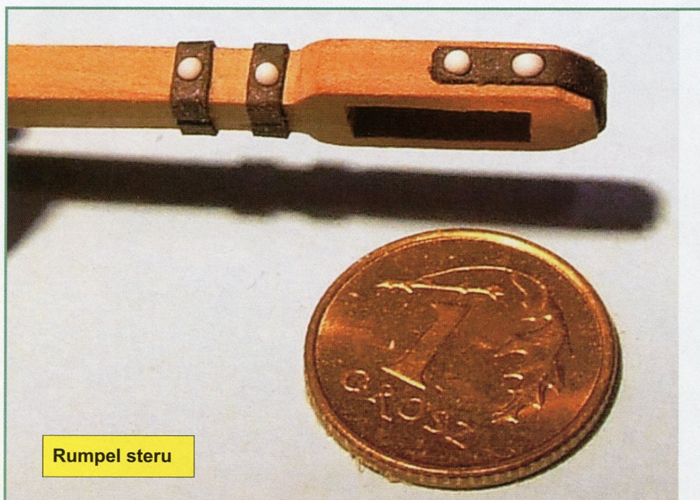


Grafika 3D - Zdzisław Kryger

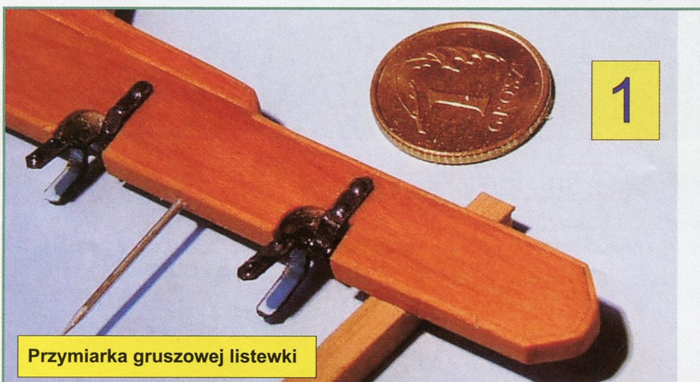
Grafika 3D - Zdzisław Kryger

„Santa Maria" krok po kroku cz. 4

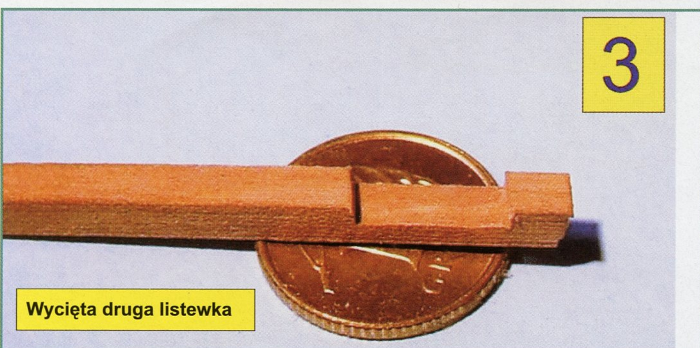
Prace wykończeniowe rozpocząłem od rumpla steru. Został on

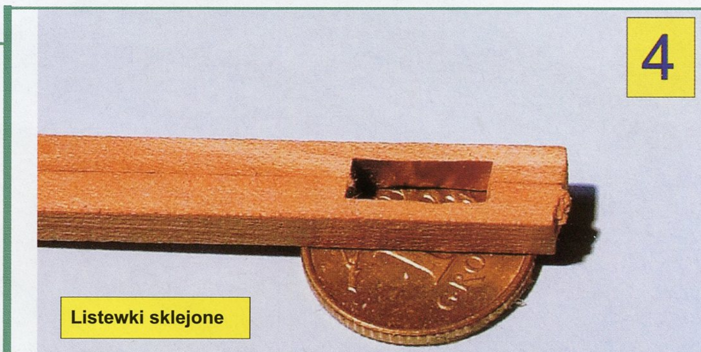

Rumpel steru

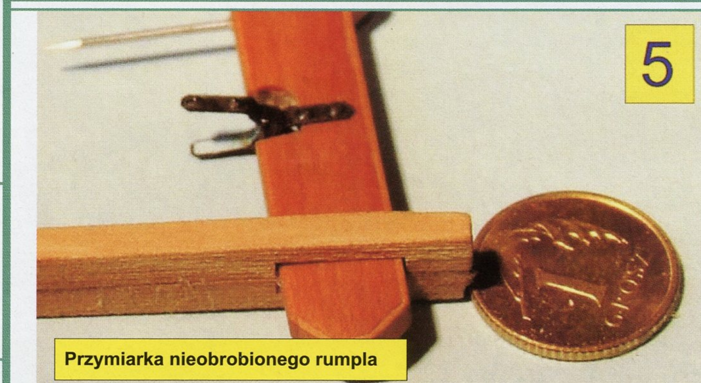
wykonany z listewek gruszy, a okucia stanowią dwa paski brystolu poczernione markerem. Starałem się wykonywać wszystkie elementy w jak najprostszy sposób, z wykorzystaniem tylko podstawowych narzędzi. Imitacje gwoździ zrobiłem nanosząc krople kleju Pattex Ekspress. Na początku przymierzyłem listewkę (fot. 1) zaznaczając


1 Przymiarka gruszowej listewki


2 Wycięcie wgłębień w listewce


3 Wycięta druga listewka


4 Listewki sklejone


5 Przymiarka nieobrobionego rumpla



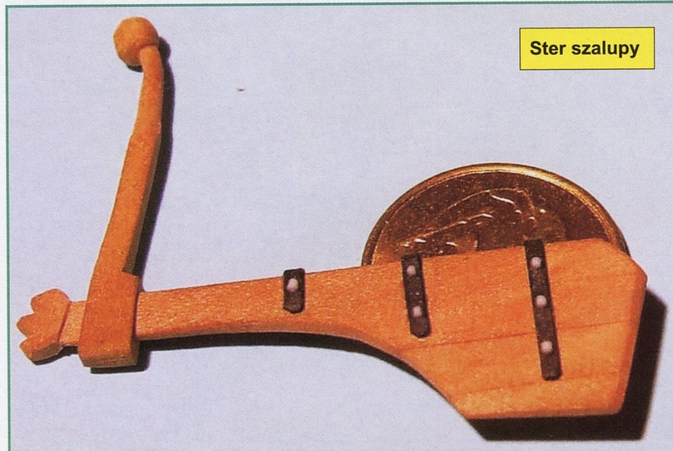
6 Sposób wykonania papierowych okuć

miejsce wycięcia (fot. 2). Następnie wyciąłem nożykiem odpowiedniej głębokości wcięcie, które dopasowałem do górnej części steru (fot. 3 i 4). Po dopasowaniu obydwie listewki zostały ze sobą sklejone (fot. 5). Rumpel został zeszlifowany do pożądanej grubości. Okucia zostały wycięte z wąskich pasków brystolu, który został z dwóch stron poczerniony markerem (fot. 6). Na koniec wykonałem imitacje gwoździ. Po wyschnięciu kropel kleju zabarwiłem je również na czarno tym samym markerem (fot. 7).


7 Gotowy obrobiony rumpel z naniesionymi imitacjami nitów


Ster z „okutym” rumplem zamocowany

W identyczny sposób zrobiłem okucia i nity steru szalupy. Przedstawiono to na fotografiach.


Ster szalupy



Widok kropelek kleju stanowiących imitacje nitów

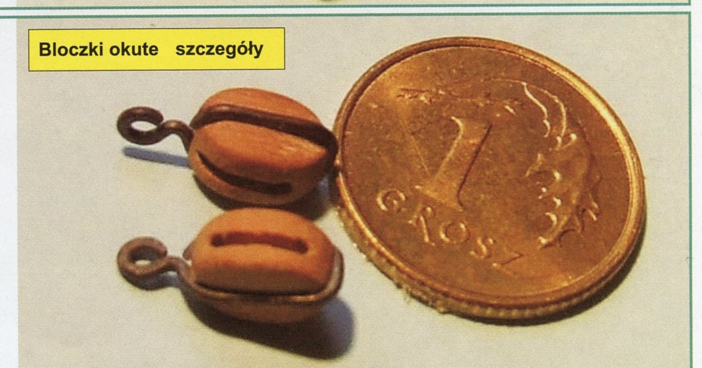

Zamocowany ster szalupy

W dalszej kolejności przygotowałem odpowiednią ilość metalowych oczek do mocowania bloczków. Zostały one wykonane z obciętych szpilek wyżarzonych nad płomieniem i ostudzonych. Okucia bloczków zostały zrobione z drutu stalowego, również wyżarzonego i ostudzonego. Dzięki takiemu zabiegowi nie trzeba drutu malować ani czernić, ma odpowiednią siwoczarną barwę imitującą kute żelazo. Część bloczków mocowanych do drzewców została dowiązana odpowiedniej grubości opalonym kordonkiem.


Oczka zrobione ze szpilek krawieckich, wyżarzonych nad świecą i ostudzonych



Okucia bloczków wyżarzonym drutem stalowym



Bloczki okute szczegóły


Bloczki z dołączonymi stalowymi szpilkami

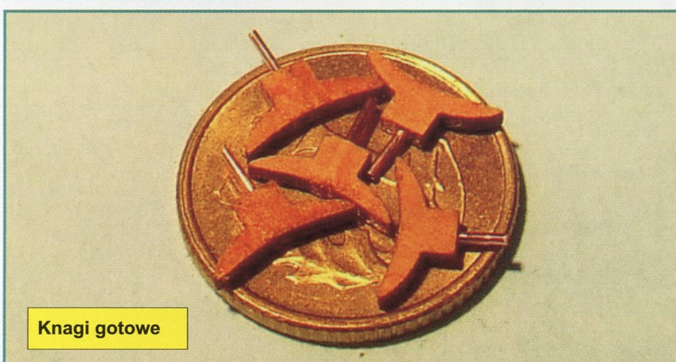

Bloczek dowiązany do rei

Po przygotowaniu odpowiedniej ilości okutych bloczków, rozmieściłem i zamocowałem je na pokładach modelu. Mocowałem je na klej CA naniesiony na metalową szpilkę, którą wkładałem w wywiercony uprzednio otwór w odpowiednim miejscu na pokładzie. Przygotowałem też knagi. Knagi zostały przewiercone i przyklejone razem z drutem miedzianym 0,3 mm, który wzmacniał ich zamocowanie. Fotografie przedstawiają poszczególne etapy mocowania.


Bloczki na rufie


Bloczki na pokładzie dziobowym

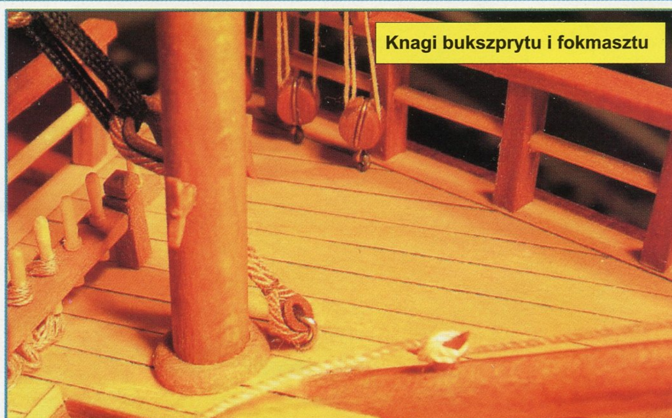

Wzmacnianie knag drutem miedzianym


Knagi gotowe

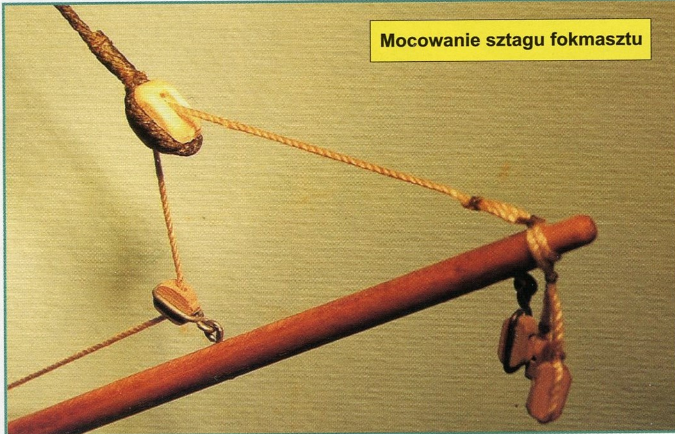

Wykonanie otworów pod knagi


Knagi wklejone do masztu

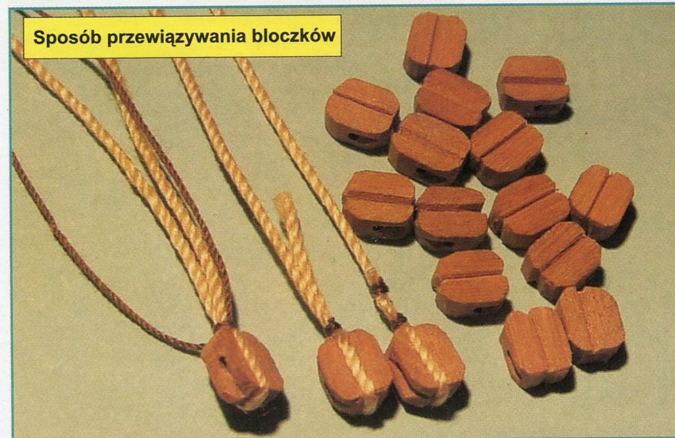

Widok na grotmaszt i rufę szalupy

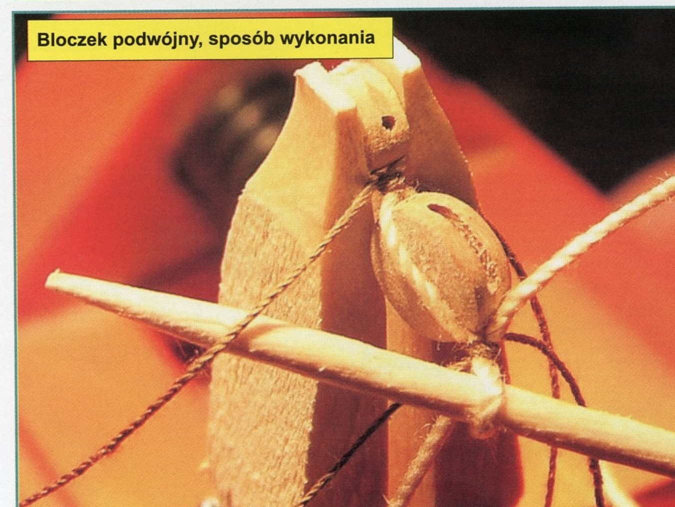

Knagi bukszprytu i fokmasztu

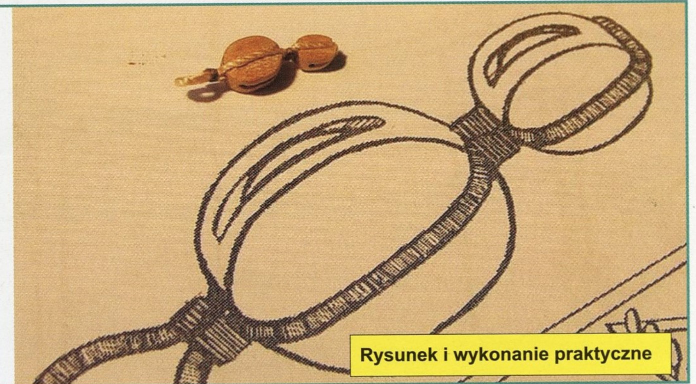
Kolejny etap to wykonanie olinowania. Najpierw przygotowałem sobie przewiązane bloczki o różnych wielkościach. Sposób ich wykonania opisywałem we wcześniejszych częściach. Zacząłem zamocowania od sztagów, które odpowiednio naciągnąłem i dowiązałem do pokładów poprzez zestaw bloczków. Odpowiedniej wielkości bloczki zostały też przywiązane do drzewców i rogów żagli, z uwzględnieniem żagli zwiniętych. Po przywiązaniu bloczka, przeciągałem linkę przez kawałek wosku pszczelego i delikatnie opalałem nad płomieniem zapalniczki.


Mocowanie sztagu fokmasztu


Mocowanie sztagu grotmasztu


Sposób przewiązywania bloczków

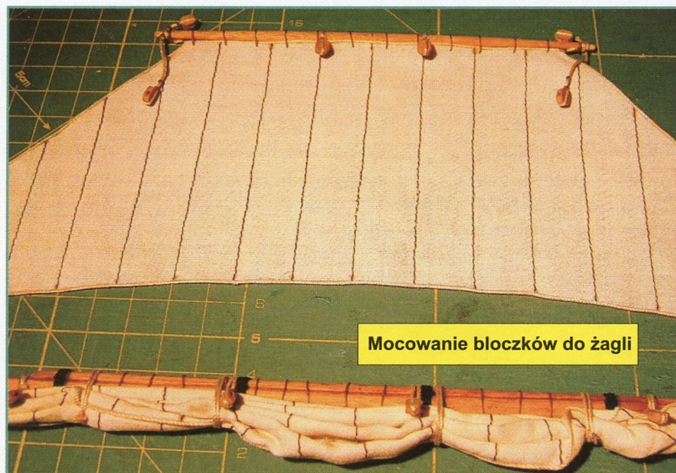

Bloczek podwójny, sposób wykonania


Rysunek i wykonanie praktyczne

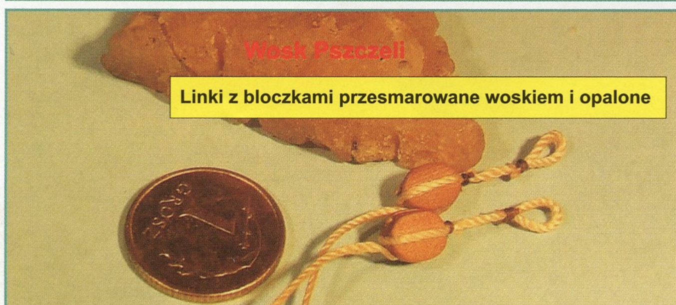

Zamocowanie na noku rei


Bloczki do olinowania ruchomego


Zestawy bloczków różnej wielkości olinowania ruchomego

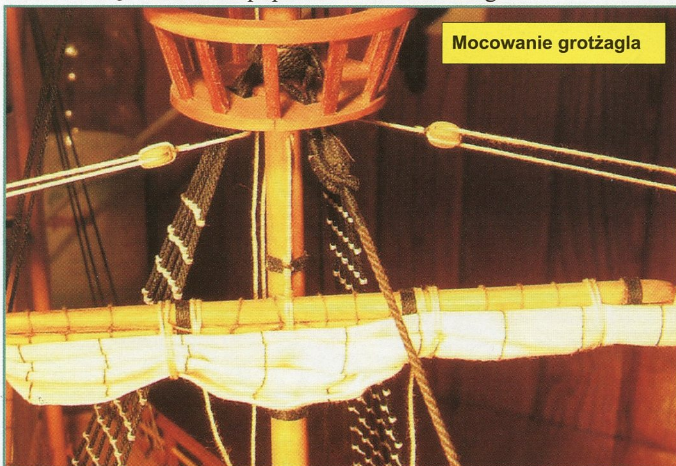

Mocowanie bloczków do żagli

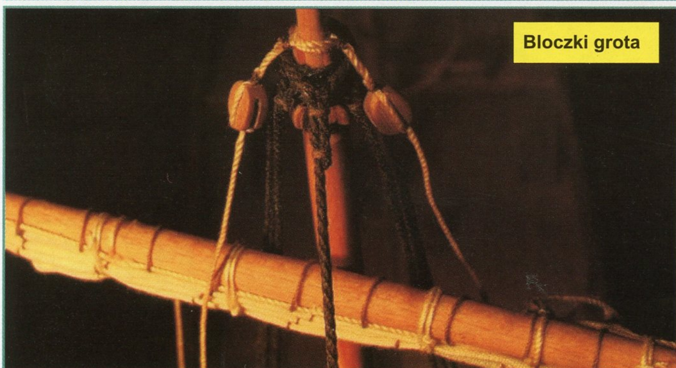

Jeden z bloczków żagla zwiniętego

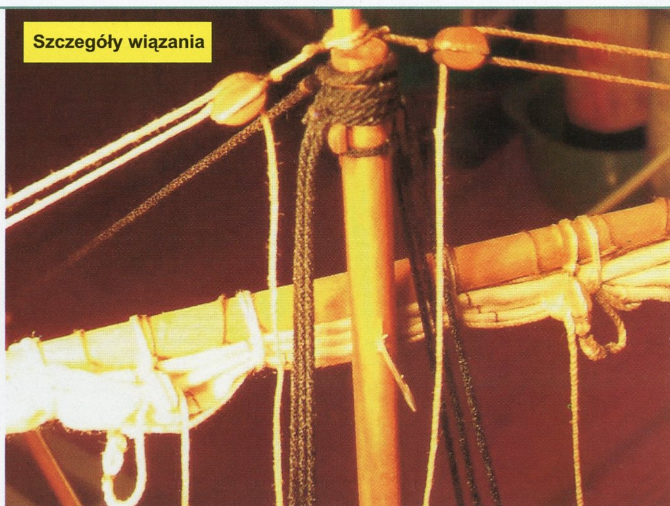


Linki z bloczkami przesmarowane woskiem i opalone

Ostatni etap to dowiązanie bloczków i zamocowanie lin do knag. Aby nie opisywać poszczególnych czynności, przedstawiłem je na opisanych fotografiach. Szczegóły wiązania i ułożenia bucht starałem się uwidocznić poprzez dodatkowe fotografie.


Mocowanie grotżagla

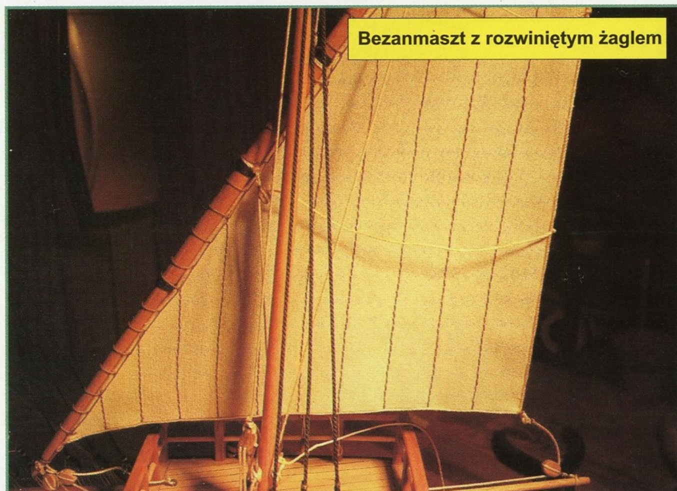

Bloczki grota


Szczegóły wiązania


Widok na grotmaszt

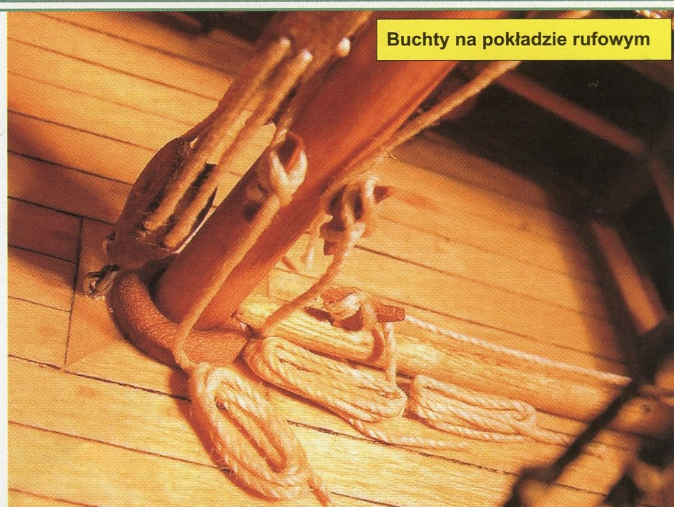

Olinowanie ruchome grota przed sklarowaniem


Olinowanie ruchome bezana


Bezanmaszt z rozwiniętym żaglem


Buchty na pokładzie dziobowym


Grotmaszt ze zwiniętym żaglem


Buchty na pokładzie rufowym


Sposób wykonywania bucht


Liny grota zamocowane na kołkownicy


Buchty na kołkownicy



Buchty na kołkownicy grotmasztu



Żagiel grotmasztu



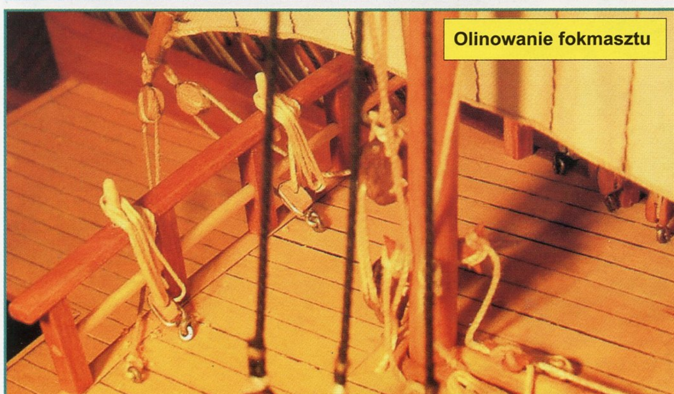
Olinowanie bezanmasztu



Olinowanie grotmasztu



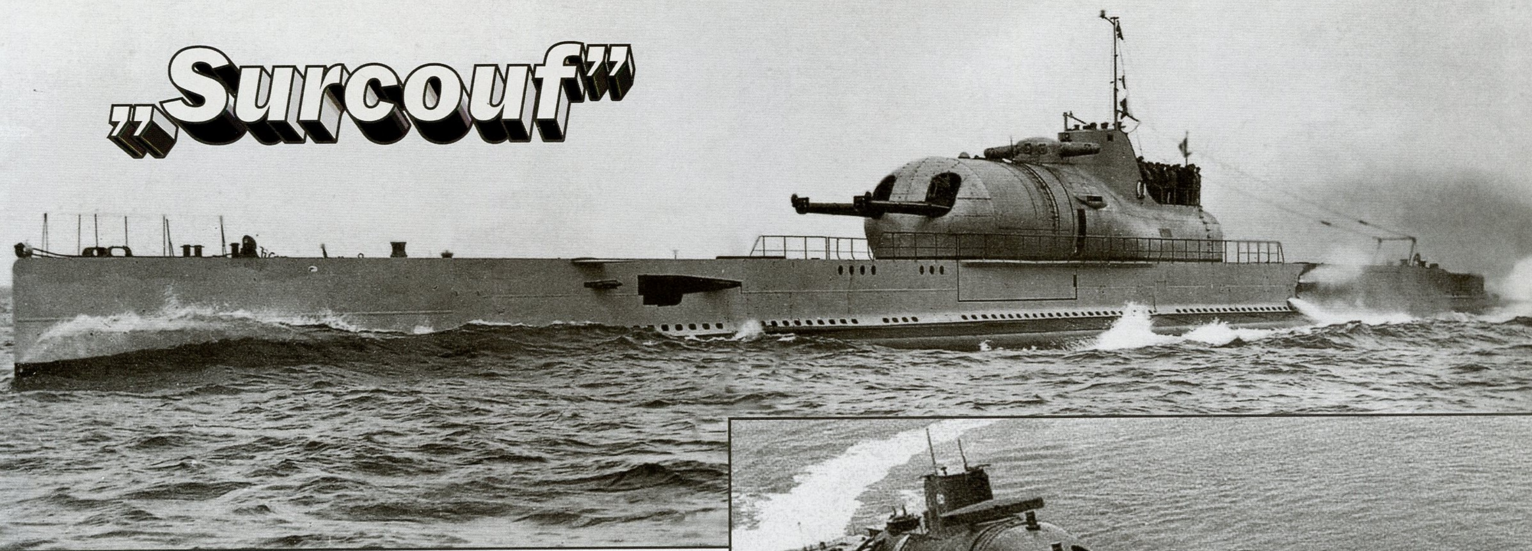
Widok z góry na aktualny stan modelu

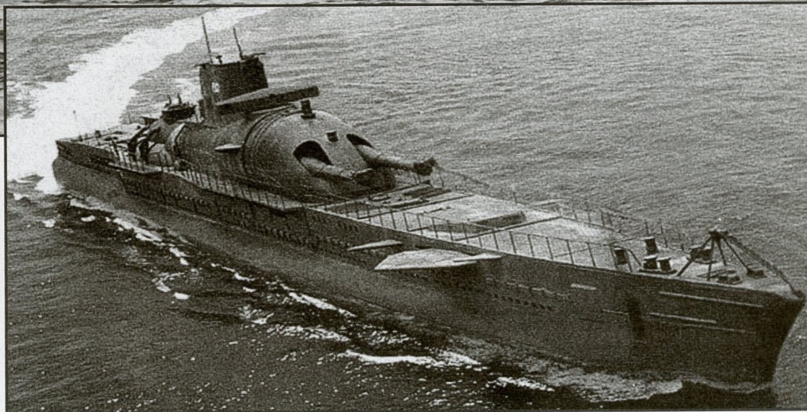


Olinowanie fokmasztu

Romuald Sobolewski

„Surcouf"





Krążownik podwodny *„Surcouf"* przeszedł do historii światowego budownictwa jako jeden z największych na świecie okrętów podwodnych. Większe od niego były tylko japońskie podwodne lotniskowce typu "Sen Toku" *I-400* i *I-401*.

Idea jego budowy narodziła się po I wojnie światowej, gdy Francja przejęła z dawnej Kaiserliche Marine niemieckie oceaniczne okręty podwodne najnowocześniejsze jakie w tamtym czasie istniały, na czele z *U-139* przemianowanym na *"Halbronn"* Oprócz tego obserwowano działania angielskich gigantów podwodnych monitorów typu "M" uzbrojonych w armaty kal. 305 mm i mniejszych i słabiej uzbrojonych okrętów podwodnych typu "K", a potem także dużych okrętów budowanych w USA i w Wielkiej Brytanii (*X-1*). Pierwsze przymiarki do budowy potężnie uzbrojonego okrętu podwodnego podjęto już w połowie lat 20-tych. Przedstawione wtedy projekty zakładały uzbrojenie nowych jednostek w armaty kal. 240 mm lub 305 mm (takie jakie były na pokładach pancerników typu "Danton"). Warianty H, I, J zakładały budowę okrętów o wyporności podwodnej od 3584 do 4365 t. Niestety, od ciekawych projektów trzeba było odstąpić ze względu na gigantyczne koszty budowy. W 1926 roku zaprezentowano projekt Q.5, skromniejszy od poprzednich, gdyż zakładający uzbrojenie w dwie nowe armaty kal. 203 mm (takie jak na krążownikach typu "Duquesne"). Armaty tego kalibru były największymi na jakie zezwalał dla okrętów podwodnych Traktat Waszyngtoński. Nowa jednostka miała spełniać rolę oceanicznego podwodnego korsarza, choć z perspektywy czasu trudno stwierdzić, przeciwko czyjej żegludze okręt zbudowano, bo przecież nie przeciwko żegludze sojuszniczej Wielkiej Brytanii. Idea budowy takiego okrętu zakładała niszczenie żeglugi za pomocą ciężkich pocisków, które były dużo tańsze niż torpedy.

"Surcouf" został zamówiony w stoczni marynarki w Cherbourgu w ramach programy 1926, zaś sama budowa rozpoczęła się pod koniec 1927 roku. Zwodowano go 18 listopada 1929 r. Ze względu na unikatową konstrukcję wieży artyleryjskiej i hangaru dla wodnosamolotu Besson MB-411, prace wykończeniowe trwały dosyć długo i okręt do służby szedł dopiero w maju 1934 roku. Próby wykazały, że nowy nabytek choć ciekawy pod względem konstrukcyjnym jest zupełnie nieudany. Czas schodzenia pod wodę trwał aż 2 minuty w czasie których jednostka mogła być narażona na zniszczenie przez przeciwnika. Niezbyt udane było także rozmieszczenie uzbrojenia torpedowego składającego się z 8 wyrzutni kal. 550 mm i 4 kal. 400 mm. Część z nich była wbudowana normalnie w kadłub, a część umieszczono w obrotowych stanowiskach pod pokładem miękkim.

Przedwojenna służba polegała na wykonywaniu rejsów szkoleniowych i pokazywaniu okrętu w czasie parad. Na tyle często to robiono, że gdy wybuchła wojna okręt wymagał kapitalnego remontu. W 1939 roku wykonał tylko dwa patrole bez sukcesu. Gdy Francja chyliła się ku upadkowi wiosną 1940 roku, *"Surcouf"* akurat cumował w angielskim Plymouth. 3 lipca 1940 r. Anglicy przejęli okręt i po krótkim czasie przekazali go Wolnym Francuzom, deklarującym kontynuowanie wojny przeciwko Hitlerowi (w przeciwieństwie do rządu w Vichy).

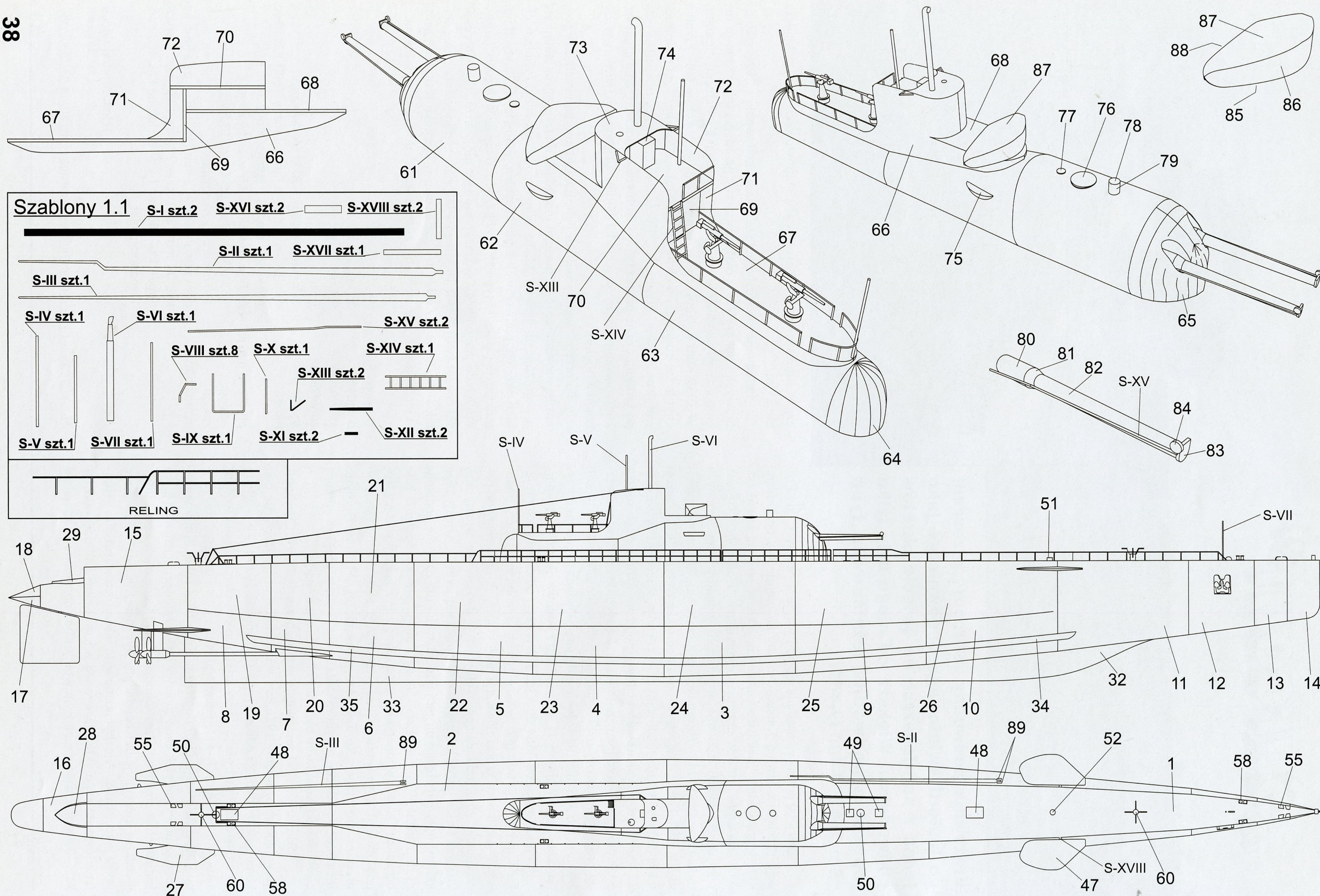
Po przeprowadzeniu kilku patroli na Atlantyku uznano, że jednostka nie nadaje się do niczego innego jak do transportu ładunków w zagrożone miejsca np. Maltę. W ten sposób skończyło wiele wielkich okrętów podwodnych budowanych w połowie lat 30-stych np. radzieckie jednostki typu "P" W każdym razie ze względów politycznych do przebudowy na transportowiec nie doszło, zaś *"Surcouf"* zakończył swój żywot 18 lutego 1942 *r.* po staranowaniu przez statek *s/s "Thomson Lykes"* w czasie rejsu w kierunku Kanału Panamskiego. Sprawa zatonięcia nie została jednak do końca wyjaśniona.

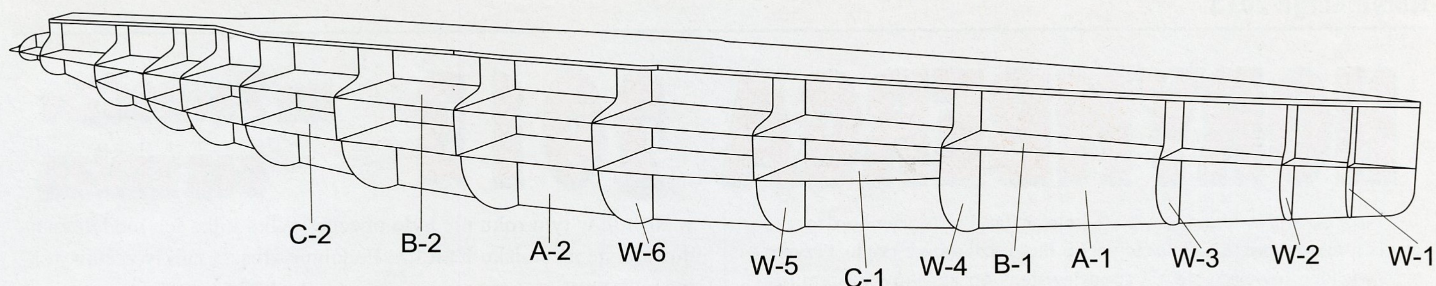
Dane techniczne:

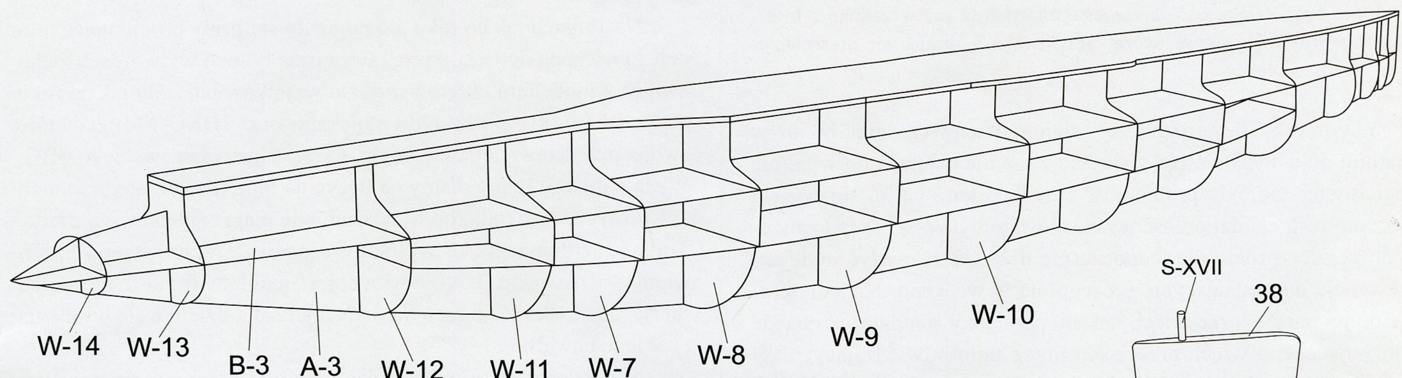
długość:	110 m;
szerokość:	9,1 m;
zanurzenie:	7,3m;
wyporność:	3250 t (nawodna), 4304 t (podwodna);
napęd:	dwa silniki Diesla o łącznej mocy 7600 KM, dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 3400 KM;
prędkość maks:	18,5 w. nawodna i 8,5 w. podwodna;
zasięg:	10000 Mm/10 w., 6800 Mm/13,5 w.,
załoga:	130 oficerów i marynarzy;
uzbrojenie:	dwie armaty kal. 203 mm (1xII), dwa działka p-lot kal. 37 mm (2xI), cztery k-my 13,2 mm, 6 wyrz. torped kal. 550 mm i 4 wyrz. torped kal. 400 mm, 1 wodnosamolot.

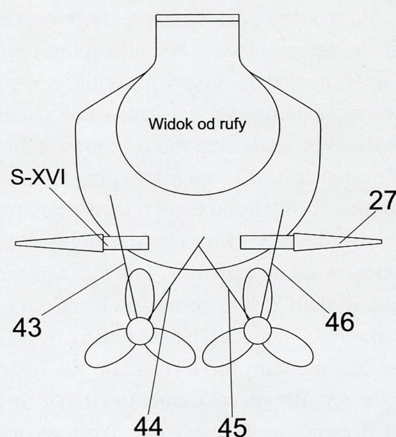
tekst. Michał Glock
fot. Internet

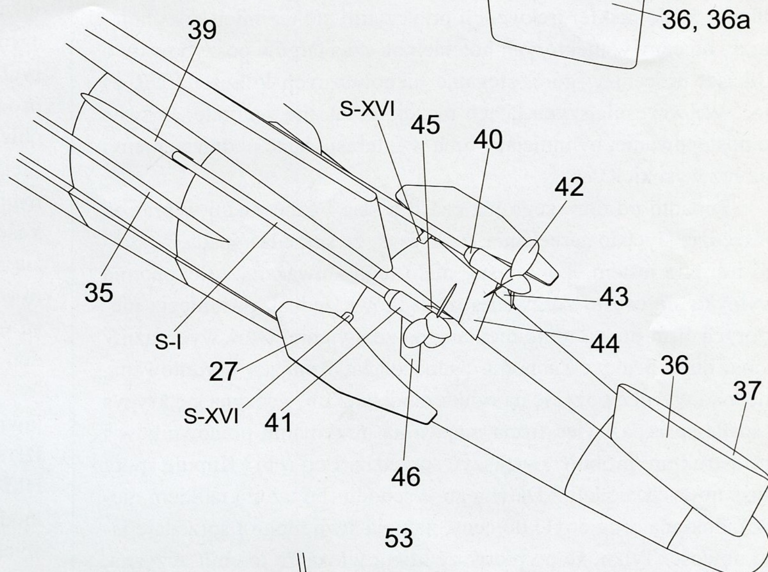
Model przedstawia "Surcoufa" w malowaniu i wg stanu na 1942 rok.

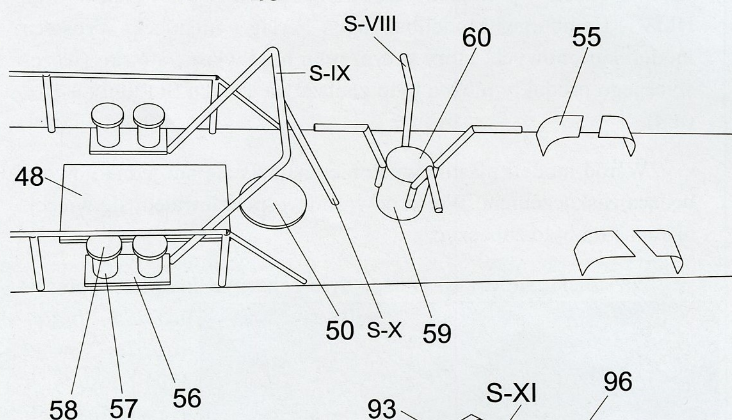

Szablony 1.1
S-I szt.2
S-XVI szt.2
S-XVIII szt.2
S-II szt.1
S-XVII szt.1
S-III szt.1
S-IV szt.1
S-VI szt.1
S-XV szt.2
S-VIII szt.8
S-X szt.1
S-XIV szt.1
S-XIII szt.2
S-V szt.1
S-VII szt.1
S-IX szt.1
S-XI szt.2
S-XII szt.2
RELING
67 71 72 70 68 69 66
61 62 73 74 72 71 69 67 70 63 64 S-XIII S-XIV
68 87 66 75 77 76 78 79 65
87 88 86 85
80 81 82 S-XV 84 83
S-IV S-V S-VI S-VII 51
18 29 15 21 17 8 19 7 20 35 6 33 22 5 23 4 24 3 25 9 26 10 34 32 11 12 13 14
16 28 55 50 48 S-III 89 2 49 S-II 48 89 52 1 58 55
27 60 58 50 S-XVIII 47 60

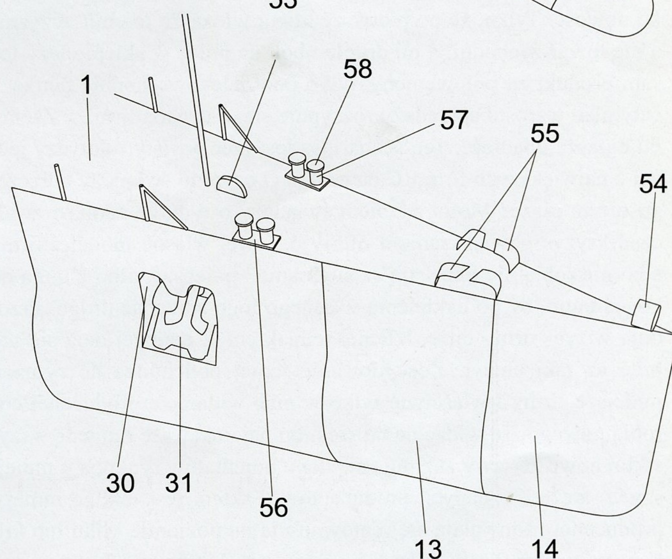


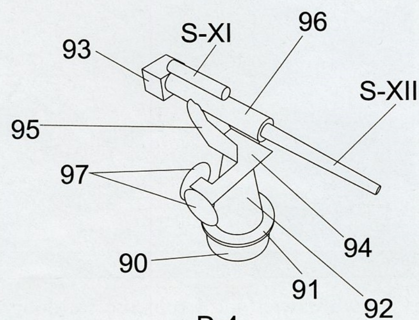


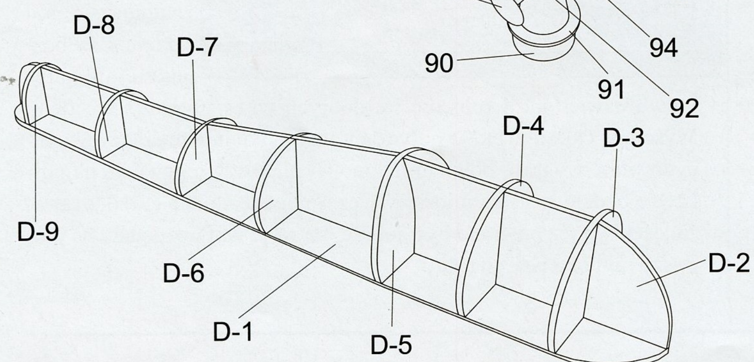












Oznaczenia
- * podkleić tekturą 0,5 mm
- ** podkleić tekturą 1 mm
- W wyciąć otwór
- → dziób
- ✂ rozciąć wzdłuż linii

NORYMBERGA 2013 na Zachodzie bez zmian

No i po wszystkim. Odbyły się kolejne Targi w Norymberdze, akurat dla mnie osobiście jubileuszowe, bo moje dziesiąte z rzędu. Przyznaję, że wielkich rewelacji się nie spodziewałem, bo i znaków ku temu żadnych nie było. Większość zapowiedzi znana była już wcześniej z Internetu, a największa nowość, której oczekiwałem, okazała się niezrealizowana. Ale po kolei.

W tym roku Targi rozpoczęły się o tydzień wcześniej, bo już w ostatnim dniu stycznia. Na szczęście zima nie należała do wybitnie srogich więc nie było problemów z transportem, jak to się czasem zdarzało. Jeśli chodzi o ilość wystawców, to była ona bardzo zbliżona do zeszłego roku, ale jednocześnie dała się zauważyć mniejsza frekwencja odwiedzających, szczególnie w weekend. Niejednokrotnie do tej pory w przejściach hal lub pomiędzy stendami trzeba się było w weekend wręcz przeciskać przez tłum odwiedzających. W tym roku takich tłumów nie było. Z rozmów z odwiedzającymi wynikało, że do niskiej frekwencji przyczynili się też miejscowi hotelarze, bo ceny w niektórych hotelach na czas targów poszybowały o kilkaset procent w górę, sięgając niebotycznych kilkuset EUR za noc. We wcześniejszych latach raczej się tak nie zdarzało. Dziwne to postępowanie, by mniejszy ruch w interesie łatać podniesieniem i tak już wysokich cen.

Ponadto od dłuższego już czasu widać i czuć zastój w branży. Wszędzie słychać narzekania, że kryzys, że sprzedaż spada, że drogo itd. Nie jestem ekonomistą, mało tego uważam, że ekonomia wymyka się często zdrowemu rozsądkowi. Jednak posunięcia niektórych firm budzą moje niekłamane zdziwienie. Otóż wyobraźmy sobie dużą firmę z Zachodu, znaną od lat i mającą ugruntowaną, mocną i wysoką pozycję na rynku modelarskim. Zaczyna się kryzys i spada sprzedaż więc firma mająca na utrzymaniu pracowników i infrastrukturę próbuje zwiększyć sprzedaż. I co robi? Kupuje sporą ilość nowych modeli z Dalekiego Wschodu (bo tanie i całkiem niezłe), dokłada drugie tyle do ceny, nakleja swoje logo i sprzedaje jako nowość. Tylko, że po pierwsze klient widzi, że to chińszczyzna, a nie towar zachodni, a po drugie obok na półce w sklepie leży ten sam produkt za połowę ceny, tylko pod dalekowschodnią marką. I cały plan wzrostu sprzedaży rozsypuje się, a uznana firma z Zachodu ogłasza upadłość. Ten scenariusz jest rzeczywisty i dotyczy jednej z największych firm RC na rynku. O czym to świadczy i dlaczego o tym piszę? Moim zdaniem świadczy o tym, że zamiast zwalczać kryzys powiększaniem oferty o nowe, własne modele, firmy albo nie robią nic i czekają aż się "samo" polepszy, albo kupują od kogoś tanio, by po naklejeniu własnego logo sprzedać drogo. Przodują w tym firmy duże. Klienci jednak coraz rzadziej dają się nabrać na taki chwyt. Zdecydowanie lepiej podchodzą do sytuacji mniejsze firmy i właściwie tylko w nich widać, że producenci coś robią nowego. To widać na targach, bo najciekawsze i przede wszystkim nowe zestawy znajdują się nie u potentatów rynku, a u mniejszych, ale też uznanych producentów. Faktem jest też, że mniejsi producenci zadowalają się rentownością na poziomie kilku lub kilkunastu procent, a w dużych korporacjach kierowanych przez managerów, a nie modelarzy, wymaga się wskaźników kilkudziesięcioprocentowych i sprzedaż nawet najlepszego modelu ale w niewielkiej ilości raczej nie wchodzi w grę. Jest to głównym powodem prawie zaniku dużych zestawów redukcyjnych modeli okrętów RC w dużych firmach. Są one drogie, a sprzedaż z reguły liczy się w sztukach, a nie kontenerach. Biling Boats reprezentowane od kilku lat w Robbe w tym roku nie było obecne. Tylko kilka ich modeli znajdowało się na stoisku Kricka. Podobnie zresztą znikły zestawy samego Robbe.

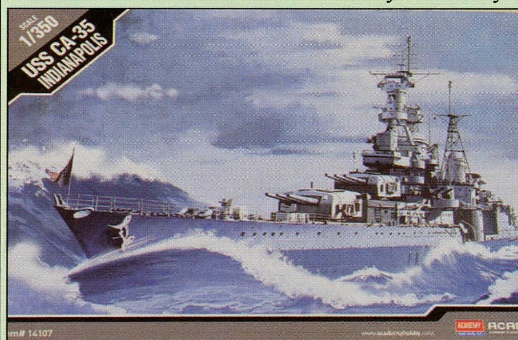
Na Targach jak co roku nie pojawiły się firmy produkujące modele żywiczne i dodatki. Piszę oczywiście tylko o wytwórcach związanych z modelami okrętowymi. Do wyjątków należały jak co roku Aber i Eduard z własnymi stoiskami oraz NIKO Model, które swoje przedstawicielstwo miało na stoisku warszawskiego IBG. Wydaje mi się, że nie mamy co liczyć na inne firmy z ofertą modeli żywicznych. A szkoda, bo to właśnie one maja najciekawszą ofertę. Trudno też tłumaczyć to wysokimi cenami za wystawienie się, bowiem warszawskie Toro Model jest malutką firmą z niewielką ofertą, a jednak na Targach od dwóch lat samodzielnie się wystawia i sobie to chwali.

Największy zastój moim zdaniem dotyka firmy z Japonii. Wynika to niezmiennie z bardzo wysokiego kursu jena. Jedynie Tamiya jeszcze jakoś się broni, ale ma ona potężne zaplecze w postaci rynku RC i tam zarabia największe pieniądze. Ponadto spora część produkcji to galanteria tj. farby, narzędzia, taśmy maskujące, szpachle itp. Modele plastikowe są od długiego już czasu traktowane niejako po macoszemu. Hasegawa właściwie nie robi prawie żadnych nowości, bowiem te dziesięć zestawów na rok to przy tej wielkości firmy można uznać za nic. Aoshima od dwóch lat nie pojawia się na targach, a Fujimi nie widziałem w Norymberdze nigdy. I tak to wygląda sytuacja japońskiej "wielkiej czwórki", która swego czasu wymyśliła sobie waterline w skali 1/700, co można uznać za jeden z kamieni milowych w okrętowym modelarstwie plastikowym.

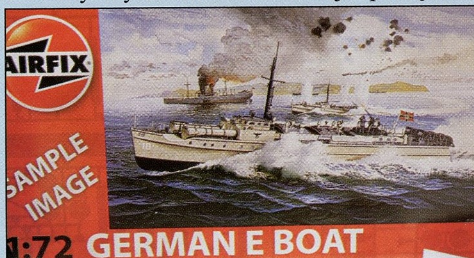
W tym całym natłoku wieści niepomyślnych okazuje się, że pojawiają się jednak nowi wystawcy. W tym roku były to Dusek Ship Kits z Czech producent drewnianych zestawów okrętów oraz HMV Hamburger Modellbaubogen Verlag niemiecki wydawca modeli kartonowych, który w tym roku miał własne stoisko (wcześniej jego produkty można było znaleźć na stoisku Schreiber-Bogen).

Wśród modeli plastikowych nie znalazła się ani jedna nowość będąca zaskoczeniem. Wręcz odwrotnie spodziewałem się więcej, niż dane mi było zobaczyć.

Na stoisku **Academy** można było zobaczyć komplet wyprasek do *USS "Indianapolis"* w 1/350. Niestety, z niewiadomych mi powodów, zawsze najciekawsze wypraski na tym stendzie znajdują się pod szkłem i są beznadziejnie punktowo oświetlone i robienie im dobrych zdjęć graniczy z cudem. Wyścig z Trumpeterem dotyczący tego modelu Koreańczycy zdecydowanie wygrali, bowiem ich model pierwszy pojawi się na półkach i będzie to kilka miesięcy wcześniej niż model Trumpetera. Jakościowo też powinno być dobrze, bo wypraski wyglądały na pierwszy rzut oka bez zarzutu.



Przyznaję, że dla mnie największym zaskoczeniem był w tym roku **AIRFIX**. Nie dlatego, że pokazał jakieś powalające nowości. Nie. Dlatego, że odkąd przejęło go HORNBY, widać jakiś pomysł na rozwój tej marki. Wznawiane są stare modele AIRFIXA, ale jednocześnie powstają zupełnie nowe, niedrogie, a całkiem porządne. Dobrej, choć nie najwyższej jakości. Widać rozwój we wszystkich kategoriach modeli. Nowe zestawy pojazdów, samolotów, okrętów. Nowe linie farb oraz nowe artykuły chemii modelarskiej. Sporo jest zestawów na każdą kieszeń oraz wznowienia staroci ale także w rozsądnej cenie. AIRFIX ma duże grono wielbicieli, którzy 20 30 lat temu od tych modeli zaczynali i dziś kupują je swoim dzieciom i wnukom. HORNBY skrzętnie ten sentyment wykorzystuje ale i sporo daje w zamian. I co ciekawe, żadnych pozamodelarskich pomysłów (przejdziemy do nich za chwilę) towar stricte dla modelarzy. Z okrętowych zestawów wznowiono wszystkie modele w skali 1/72. E-boot, Vosper MTB, kuter ratunkowy RAF oraz RNLI Lifeboat. Nowością jest *HMS "Daring"* w 1/350.











Na stoisku **DRAGONA** całkowite zaskoczenie. Zdecydowana większość prezentowanych w gablotach zestawów to duże Myszki Miki i inne tego typu disneyowskie lalki. To są właśnie te pozamodelarskie pomysły. Modele wyglądały jakby były tylko dodatkiem do Kaczorów Donaldów i zaprezentowane zostały w drugim rzędzie. Ktoś w DRAGONIE wpadł na pomysł, że prócz modeli można robić także tego typu produkty. Gdyby jeszcze odbywało się to przy wysypie nowości modelarskich to można by to jakoś zaakceptować. Ale DRAGON ostatnio wcale dużo nowości nie wypuszcza, a te które wychodzą, to z reguły kolejne wersje istniejących zestawów i tak dzieje się nie tylko w przypadku okrętów. Jestem absolutnie pewien, że na pomysł taki nie wpadł żaden modelarz, a manager nie mający od strony technicznej pojęcia o modelarstwie, a chcący podnieść poziom sprzedaży. Nie mam nic przeciwko zarabianiu pieniędzy wszelkimi dostępnymi środkami, ale nie podpierajmy się przy tym szczytnymi hasłami, jaka to firma modelarska i dla modelarzy stworzona. A akurat DRAGON zawsze z takimi chwytliwymi hasłami kojarzę. Modelarzom okrętowym na stoisku wystawiono dwa malutkie pudełeczka, a w nich: *USS "Chicago" CG-11* i *USS "Fort Worth" LCS-3* oba w "700-tce"





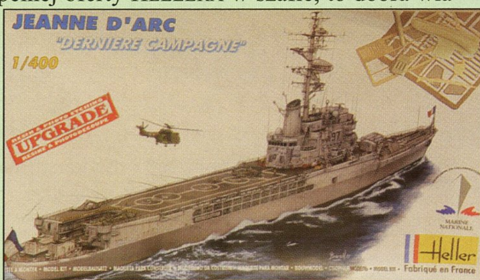
HASEGAWA zaprezentowała dwa modele. Pierwszy z nich fizycznie obecny w postaci sklejonego i pomalowanego modelu oraz wyprasek to japoński okręt-baza okrętów podwodnych *"Heian Maru"* w 1/350. Model niczego sobie, że tak powiem na poziomie HASEGAWY Ciekawe malowanie w kamuflażu, dobra jakość, a i jednostka moim zdaniem ciekawsza od U boota. Druga z nowości istniała tylko w postaci plakatu na ścianie, a jest nią ni mniej ni więcej tylko pancernik *"Yamato"* w 1/450. HASEGAWA taki model w ofercie ma od lat ale na plakacie zaznaczono, że to całkowicie nowy zestaw z nowych form. Pytanie tylko, po co robić to znowu? Przecież za te same pieniądze i w tym





samym czasie można by zrobić model innego okrętu w "350-tce", który sprzedałby się pięć razy lepiej. I jak tu walczyć z kryzysem, jeśli popełnia się takie błędy w planowaniu produkcji? Nie wiem, trudno mi po prostu uwierzyć, że zarządzający taką firmą jak HASEGAWA podejmują tak niezrozumiałe decyzje.

HELLER istnieje nadal. Dla modelarzy lubujących się w "400-tce", a nie mających pełnej oferty HELLERA w szafie, to dobra wiadomość. Sukcesywnie wznawiane są kolejne modele. Niektóre doczekały się nawet edycji wzbogaconej o żywice i blaszki fototrawione. Tak wznowiony właśnie został lotniskowiec *"Jeanne D'Arc"*, a wcześniej okręt podwodny *"Surcouf"*



Na stoisku **ITALERI** wypatrywałem zapowiedzi kolejnego modelu okrętu w 1/35. I nie zawiodłem się. Tym razem zapowiedziany został X-craft. Niestety jedyne co dane było zobaczyć, to sporych rozmiarów plakat. Tego brytyjskiego miniaturowego okrętu podwodnego jako modelu wtryskowego chyba jeszcze nie było w ofercie żadnej z firm. Szkoda tylko, że X-craft do wybitnie bogato wyposażonych okrętów nie należał więc i sam model bardzo efektowny nie będzie. Ale chwała ITALERI za konsekwentne kontynuowanie serii okrętów w 1/35.



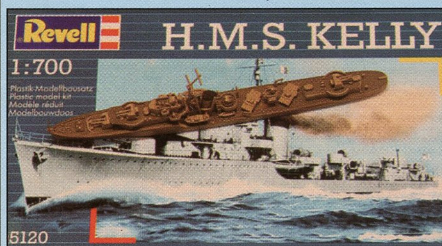
Skoro już przy skali 1/35 jesteśmy, to niezmiernie przykro mi oznajmić, ale zapowiadanego przez ukraiński MASTERBOX modelu radzieckiego kutra G-5 w tym roku nie zobaczymy. Model jest wciąż na etapie projektowania i w tym roku się z pewnością nie ukaże. Ale są spore szanse na przyszły rok. Właśnie brak tego zestawu był dla mnie największym zawodem tegorocznych Targów.

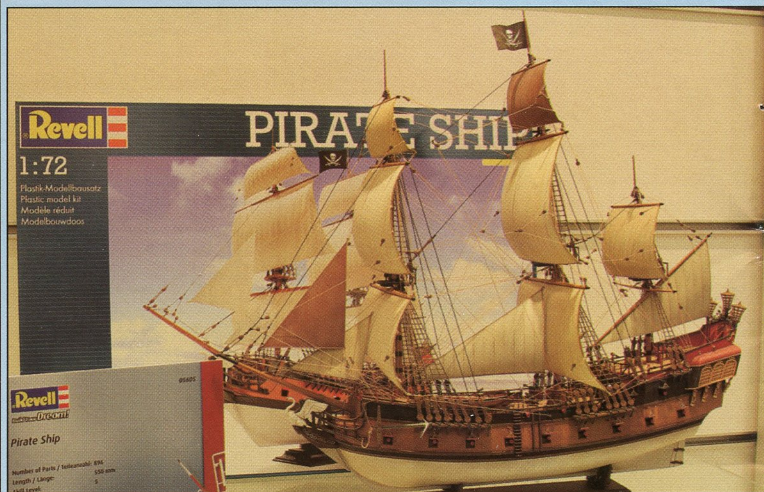
TAMIYA zaprezentowała *"Yamato"* i *"Musashi"* w 1/350, ale to reedycje starych zestawów ze zmienioną niewielką ilością detali.



Prawdopodobnie zmieniono elementy masztów. Dlatego mamy na rynku teraz aż trzy *"Yamato"* z **TAMIYI**: stary, stary zmieniony i nowy. Kupując warto sprawdzać numery katalogowe.

REVELL Germany zmienił właściciela (nowym jest amerykańskie HOBBICO) i został podzielony na dwie części: REVELL RC Division i REVELL Plastic Division. Na stoisku jak zwykle ostatnimi laty były przede wszystkim reedycje i przepaki, oczywiście opisane jako nowości. Do nich należały opisywany ostatnio na łamach "MO" *DzGRS "Berlin"*, *"Black Swan"* ZVEZDY nazwany po prostu *Pirate Ship*, gift set z dwoma *"Titanicami"*, okręt podwodny typu "Skipjack" oraz prościuteńki niszczyciel *HMS "Kelly"* w "700-tce" Osobno stały zdalnie sterowane proste modele żaglówek AQUACRAFT MODELS. Największa i najistotniejsza nowość nie była wcale mocno wyeksponowana. Był to oczywiście U-boot typu IXC w 1/72. Na półce stał gotowy model ale jestem przekonany, że nie był to model z zestawu, tylko zamówiony specjalnie na targi *scratch*. Nadal więc trudno powiedzieć jak będzie wyglądał zestaw ale spodziewam się, że narzekać nie będziemy. W sklepach ma pojawić się w listopadzie.







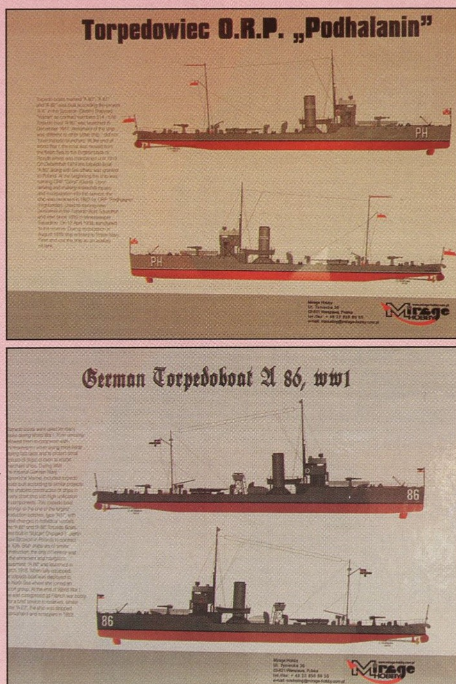


HOBBY BOSS na stoisku nie miał nic ciekawego. Jedynie na ścianie można było znaleźć dwa plakaty dotyczące rosyjskiego krążownika lotniczego *"Baku"* (ex-*"Admirał Gorszkow"*) i amerykańskiego desantowca *USS "New York" LPD-21* oba w 1/700.



W **Zvezdzie** prezentowano znane już nam *HMS "Dreadnoughta"* i *"Sewastopol"* w 1/350. Kolejnych nowości brak.

Mirage Hobby planuje serię torpedowców polskich z 20-lecia międzywojennego (*ORP "Krakowiak"* i *ORP "Podhalanin"*) oraz okręty te jeszcze pod banderą Kaiserliche Marine (nie wiedzieć czemu na plakacie podpisane *U-86* i *U-80* zamiast *A-86* i *A-80*), reedycję *ORP "Błyskawicy"* w wersji kolekcjonerskiej z monetą kolekcjonerską oraz kolejne "czterofajkowce" Niestety nowości te prócz *"Błyskawicy"* pokazano tylko na papierze, a ten jak wiadomo wiele przyjmie. Namacalne były natomiast korwety typu "Flower" w "350-tce"



Modele kartonowe reprezentowane były tylko przez dwie firmy wspomniane wcześniej **Schreiber-Bogen** oraz **HMV** Poziom tych modeli jest niezły, ale nie dorasta do pięt polskim wydawnictwom, a i oferta jest dosyć uboga i przeważają w niej jednostki cywilne (przeważnie niemieckie), na dodatek tylko do linii wodnej.





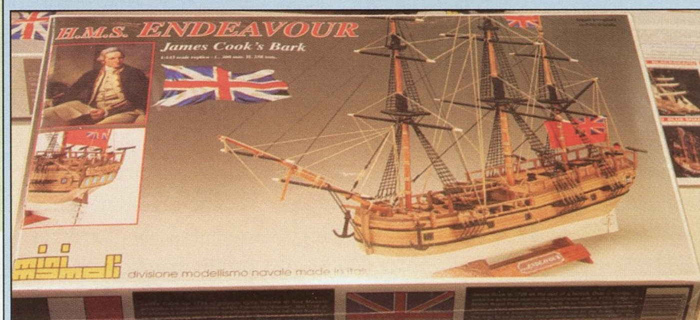
Najpopularniejszą używaną skalą jest 1/250. Z tych trzech powodów modele te raczej nie zainteresują polskich modelarzy.

Zestawy drewnianych modeli żaglowców to wciąż ciesząca się niesłabnącym zainteresowaniem dziedzina modelarstwa. W tym roku reprezentowana na Targach w Norymberdze przez pięć firm: Corel, Mamoli, OcCre, Dusek Ship Kits i Artesania Latina. Muszę przyznać, że ponieważ zbytnio się na tych modelach nie znam, to i najtrudniej jest mi określić, czy modele wystawiane co roku z napisem "New", to naprawdę nowości, czy zestawy "odświeżone" lub wręcz stare zestawy sprzed kilku lat. A wiem, że szczególnie Mamoli i Corel bardzo często oznaczają tym napisem zestawy przez kilka lat z rzędu, bowiem dla nich "New" oznacza chyba coś innego, niż dla mnie. Corel i Artesania Latina żadnych nowości nie zaprezentowały. Powstaje zatem pytanie co te firmy robiły przez cały rok? Walczyły z kryzysem?

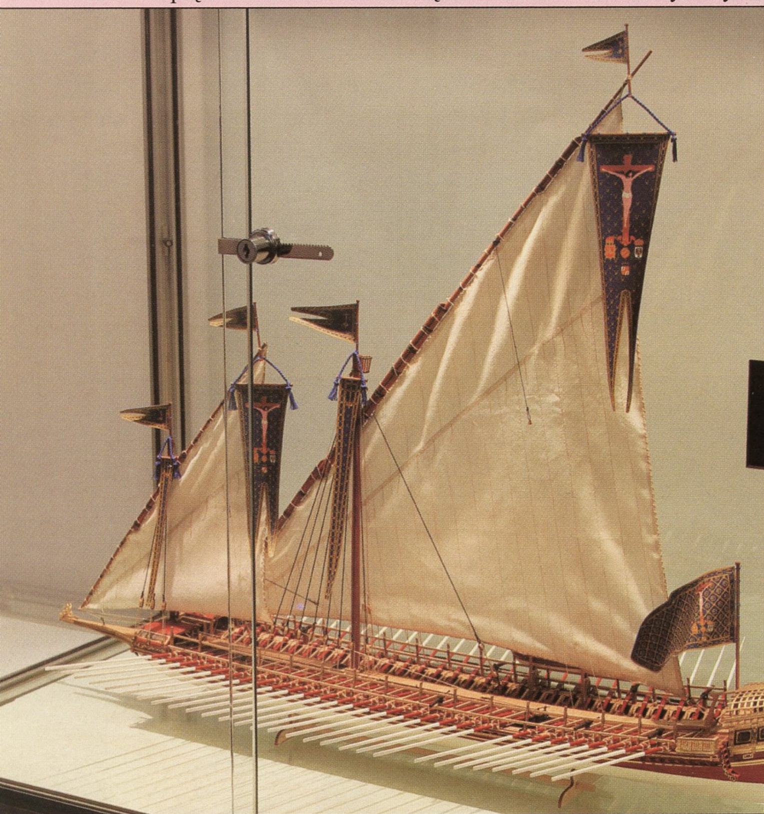
Occio Creativo czyli OcCre w tym roku miało stoisko czterokrotnie mniejsze niż zawsze. Był na nim tylko jeden nowy model. Był to *"Bounty"* ale wykonany tak, że jak zwykle w przypadku tej firmy byłem pod wrażeniem.



Mamoli jako nowości przedstawiło niewielki, bo trzydziestocentymetrowy *HMS "Endeavour"* Jamesa Cooka oraz *HMS "Prince"* Mam jednak nieodparte wrażenie, że oba widziałem już rok temu, choć nie wykluczam, że się mylę.



Jak już wspomniałem, nowym wystawcą był czeski **Dusek Ship Kits**. Dusek robi zestawy odrobinę prostsze niż OcCre czy Corel, ale chyba lepsze niż Mamoli. Na dzień dzisiejszy w ofercie ma około piętnastu zestawów ale większość z nich to zestawy dosyć

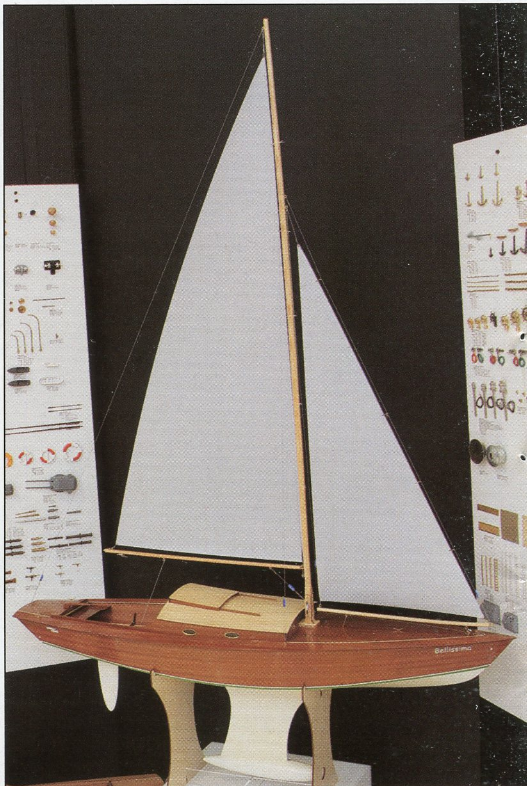


proste (łodzie Wikingów, biremy greckie itp). Ich ceny do wysokich raczej nie należą.

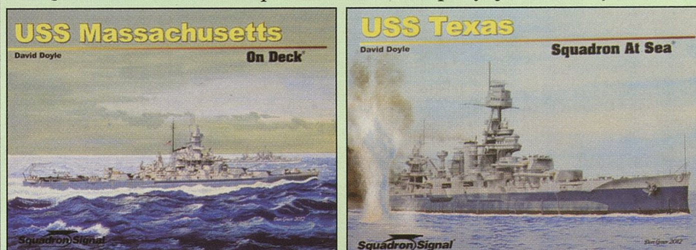
Zestawy RC w odwrocie. Właściwie obecne były tylko szybkie łódki do rekreacji, czyli wszelkie odmiany ślizgów rodem z fabryk Państwa Środka oraz podobnego pochodzenia żaglówki. Modele te nierzadko występowały na kilku stoiskach pod różnymi szyldami i w różnych cenach oczywiście. Szczerze powiedziawszy nie wydaje mi się by którykolwiek z nich zasługiwał na jakieś szczególne wyróżnienie. Ciekawe wydawało się stoisko **Joysway**, gdzie były za-



równo kompletne gotowe do pływania zestawy RG 65, jak i kilka szybkich ślizgów całkiem niezłej jakości. **Graupner** przedstawił same znane już zestawy, zresztą ze względu na cenę nigdy nie należały one do atrakcyjnych dla polskiego modelarza. Najbardziej przykuły moją uwagę trzy proste, ale bardzo stylowe modele żaglówek na stoisku **Aeronauta**. *"Bella"*, *"Bellissima"* i trzecia, której nazwy nie odnotowałem. Kosztują pewnie sporo, ale mają w sobie to coś, tę klasę drewnianego jachtu w kolorze bieli i mahoniu. Na pewno wolałbym takie modele jako juniorskie, niż kolejny szybki laminat z Chin. Było jeszcze stoisko chińskiego **ArkModel** pełne zestawów redukcyjnych modeli RC, ale były to modele znane już z zeszłego roku. Poza tym tak naprawdę konfekcjonowane są już przez amerykańskich i europejskich dystrybutorów, a ich ceny idą już w setki EUR, nierzadko przekraczając tysiąc. Niestety, kupienie ich w ilości detalicznej po cenie producenta jest niemożliwe. A szkoda, bo jakość tych zestawów bije na głowę np. Dean's Marine czy Billing Boats.



Jedyny przedstawiciel branży wydawniczej czyli amerykański **Squadron/Signal** zapowiedział kilka pozycji okrętowych. Będą



to pozycje z serii On Deck: *USS "Massachusetts"* i *USS "Kidd"* oraz serii At Sea: *USS "Texas"* i *USS "Saratoga"*

To by było tyle na temat tegorocznych Targów w Norymberdze. Jest jak jest i trzeba nad tym przejść do porządku dziennego. Oby nie było gorzej, bo od narzekania sytuacja na rynku raczej się nie polepszy. By polepszyć nieco nastroje na koniec zostawiłem sobie perełkę. Otóż co roku na stoisku włoskiego dystrybutora modeli plastikowych, figurek itp. firmy **Astromodel**, w gablotce stoi jeden model okrętu w skali 1/400. Jest on wykonany całkowicie od podstaw przez jednego z pracowników Astromodel, a prywatnie modelarza okrętowego pana Benedetto Iezii. Co roku oczywiście jest to inna jednostka. Model ten służy tylko i wyłącznie jako namacalny dowód możliwości użycia farb Lifecolor, których Astromodel jest wyłącznym dystrybutorem. W tym roku był to model niemieckiego przerywacza zagród minowych *Sperrbrecher 13* ex-*"Minerva"* Powiem tak niejeden z nas chciałby takie modele wykonywać. Ponieważ niejako przez całe targi bytowałem naprzeciw tej gabloty, to miałem okazję dobrze się modelowi przyjrzeć. I jestem pewien, że na niejednych zawodach zwinąłby Grand Prix. Zresztą odrobinę możecie zobaczyć na zdjęciach.

Jarosław Leoniec

fot. Jarosław Leoniec

fot. Jarosław Leoniec



W-1** W-2** W-3** W-4** W-5** W-6**

W-1 W-2 W-3 W-4 W-5 W-6

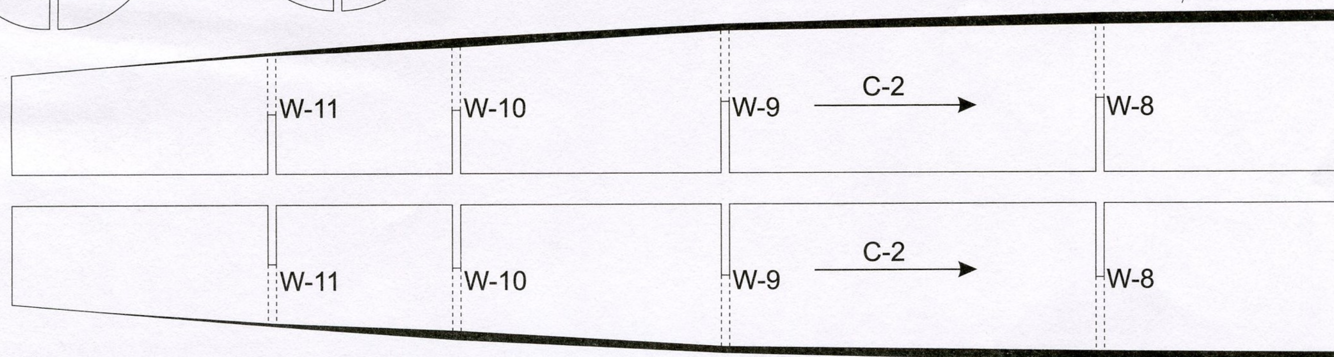
W-7** W-8** W-9** W-10**

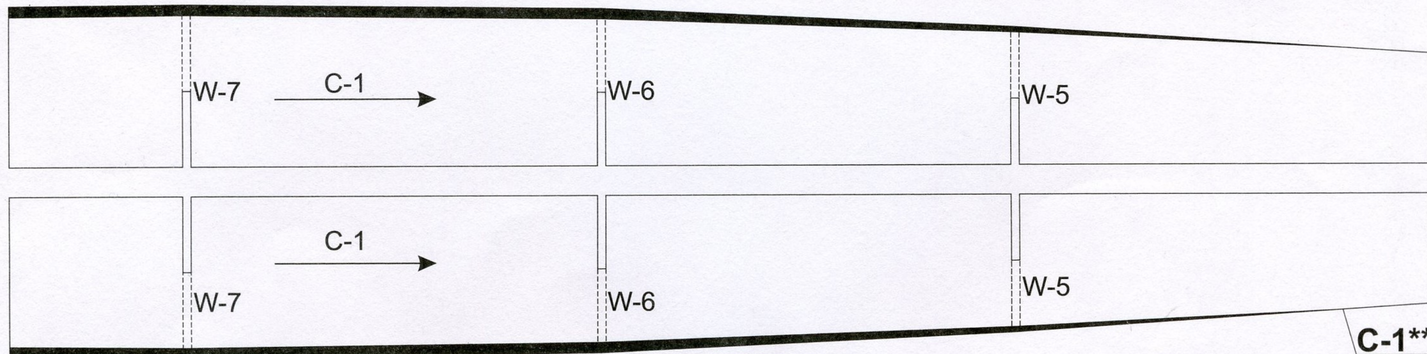
W-7 W-8 W-9 W-10

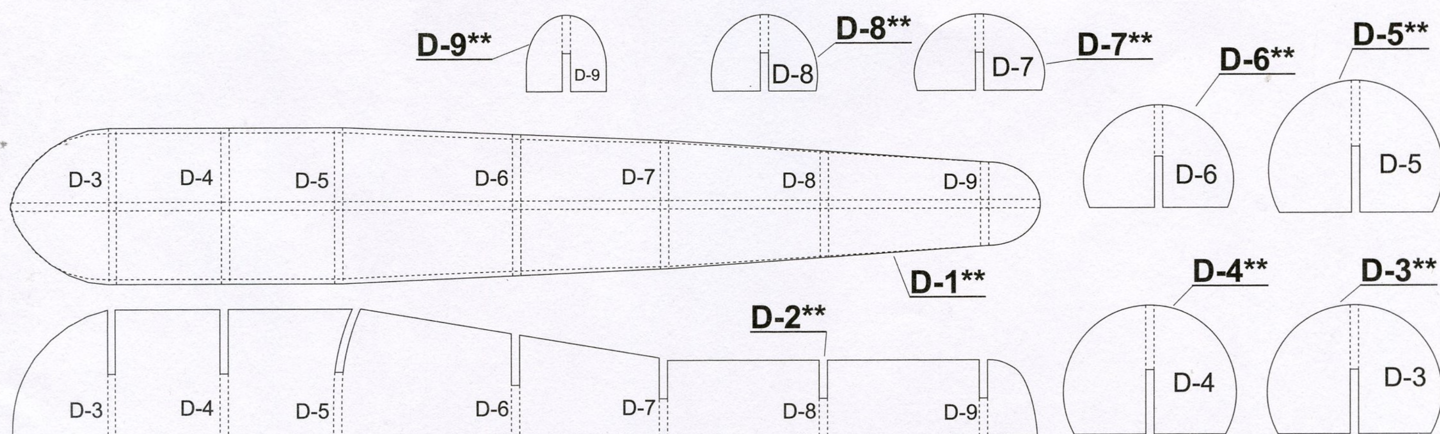
W-11** W-12** W-13** W-14** 36a**

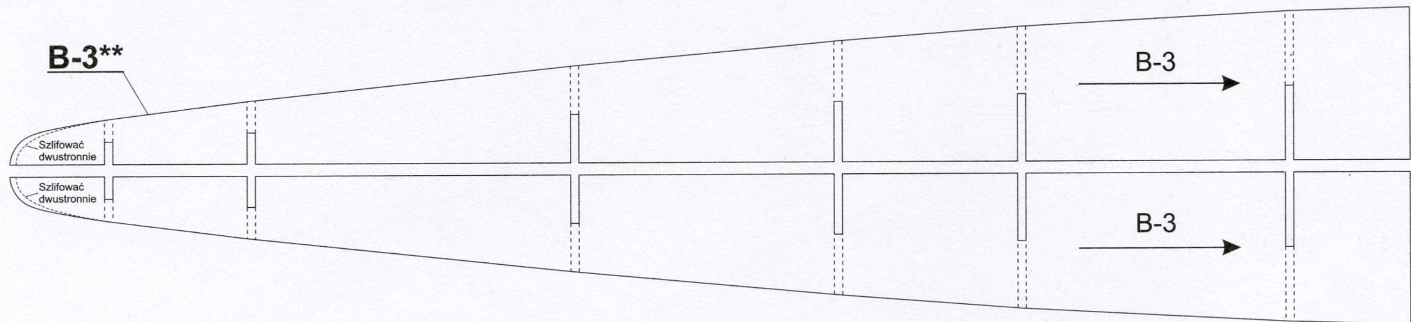
W-11 W-12 W-13 W-14

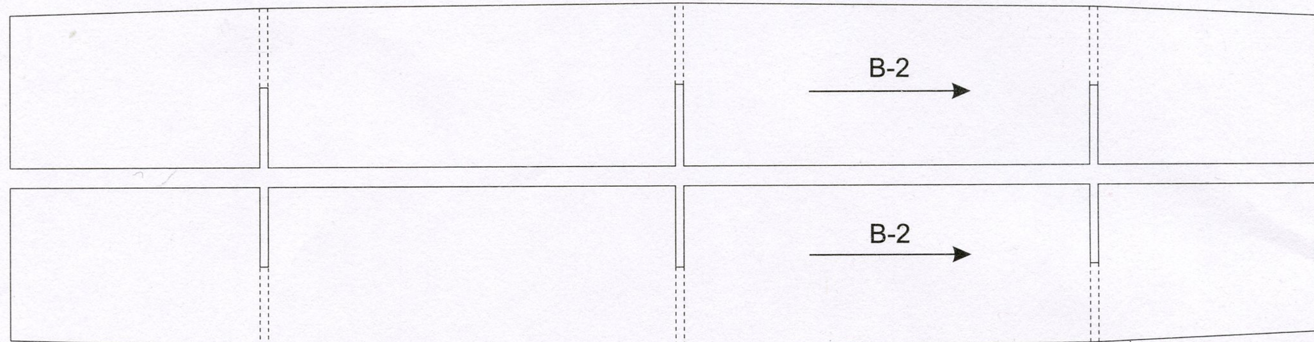
C-2**

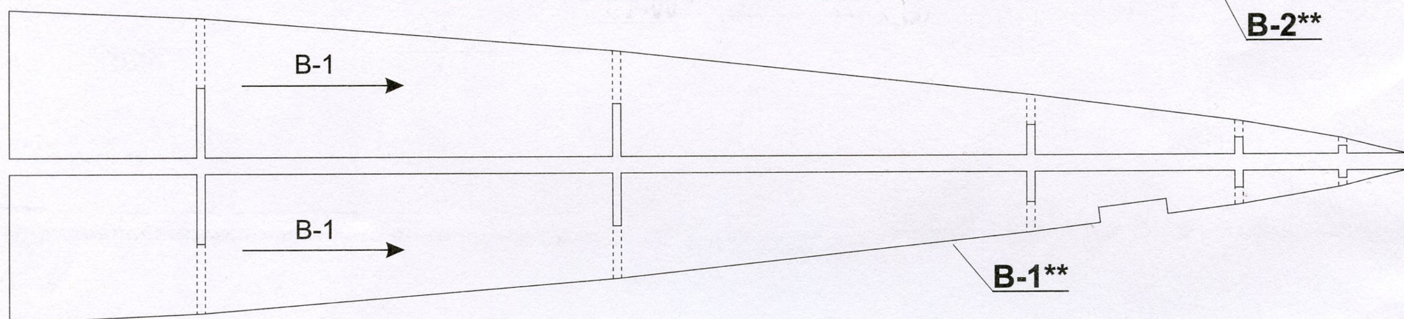


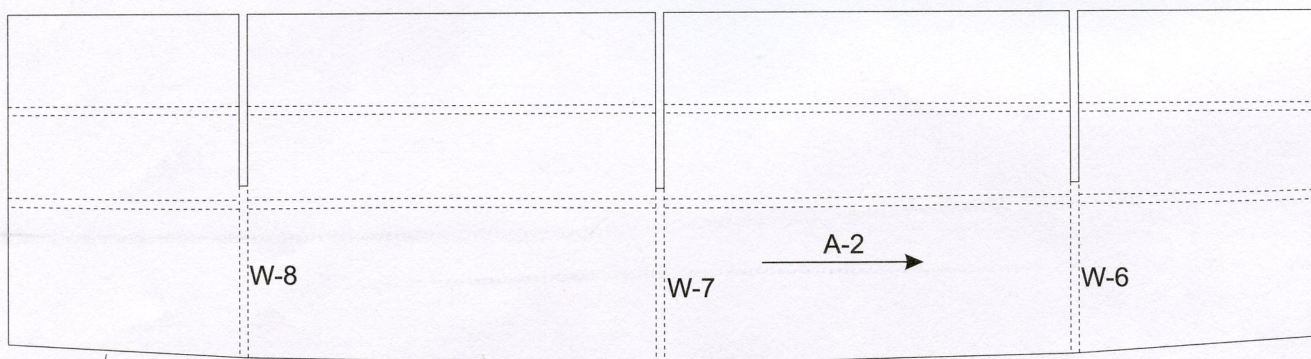


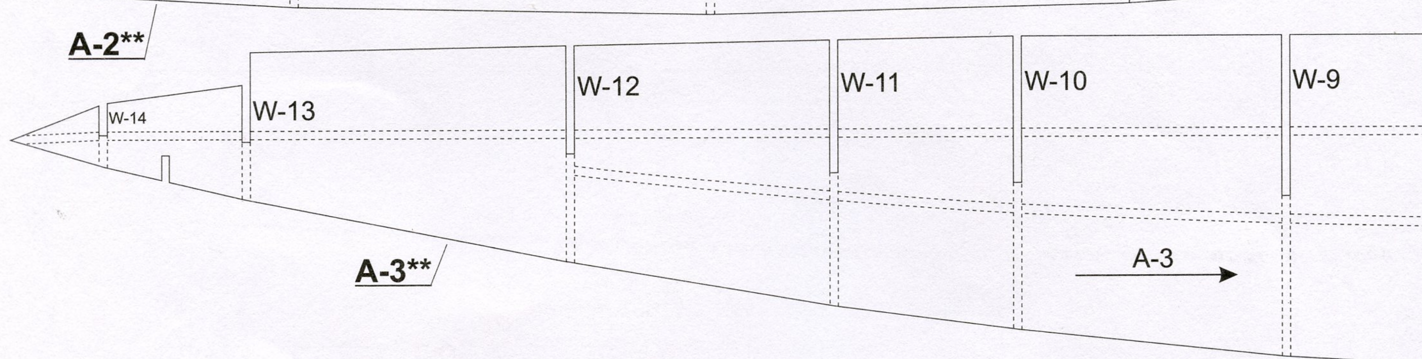


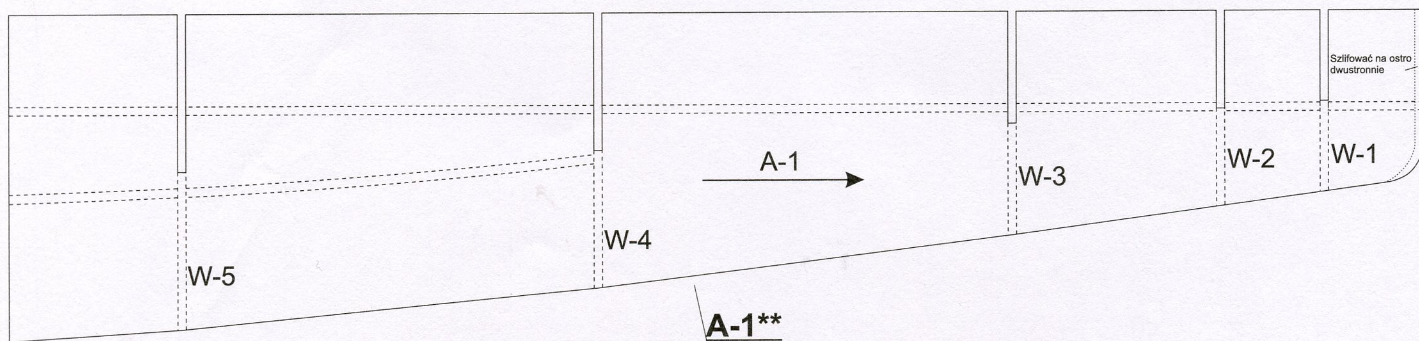

B-3**
Szlifować dwustronnie
Szlifować dwustronnie
B-3
B-3

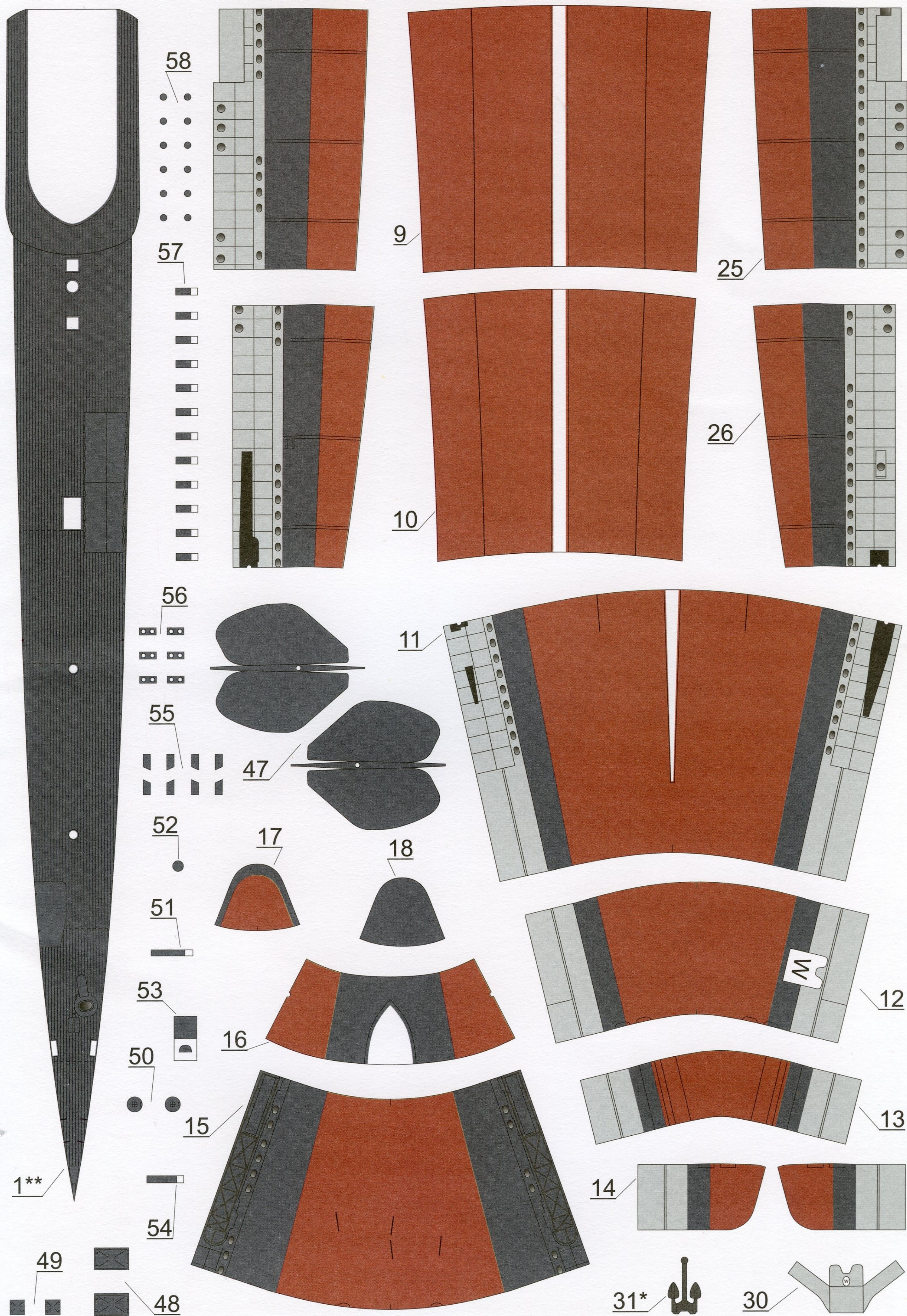

B-2
B-2
B-2**


B-1
B-1
B-1**

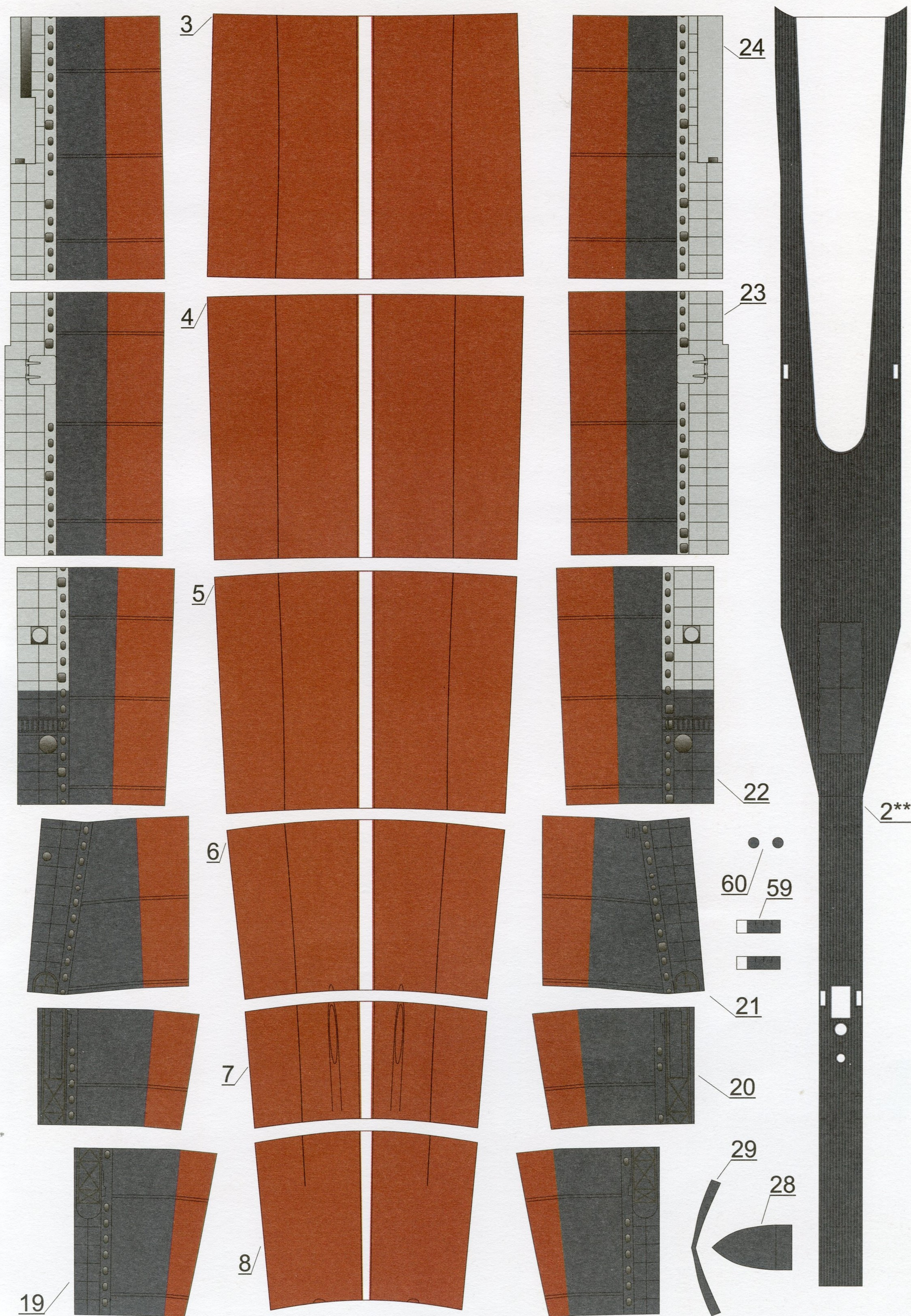

W-8
W-7
A-2
W-6
A-2**

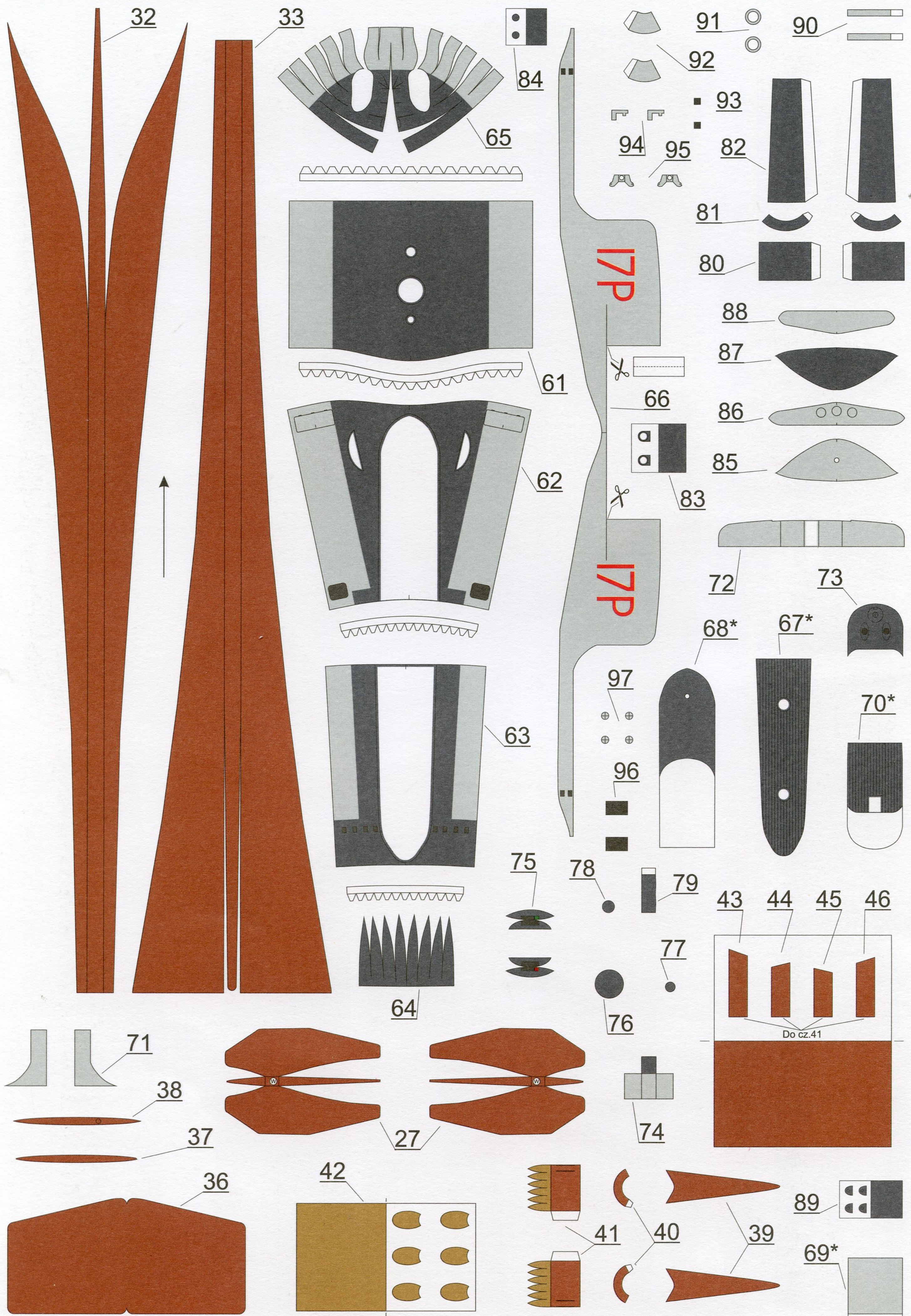

W-14
W-13
W-12
W-11
W-10
W-9
A-3**
A-3

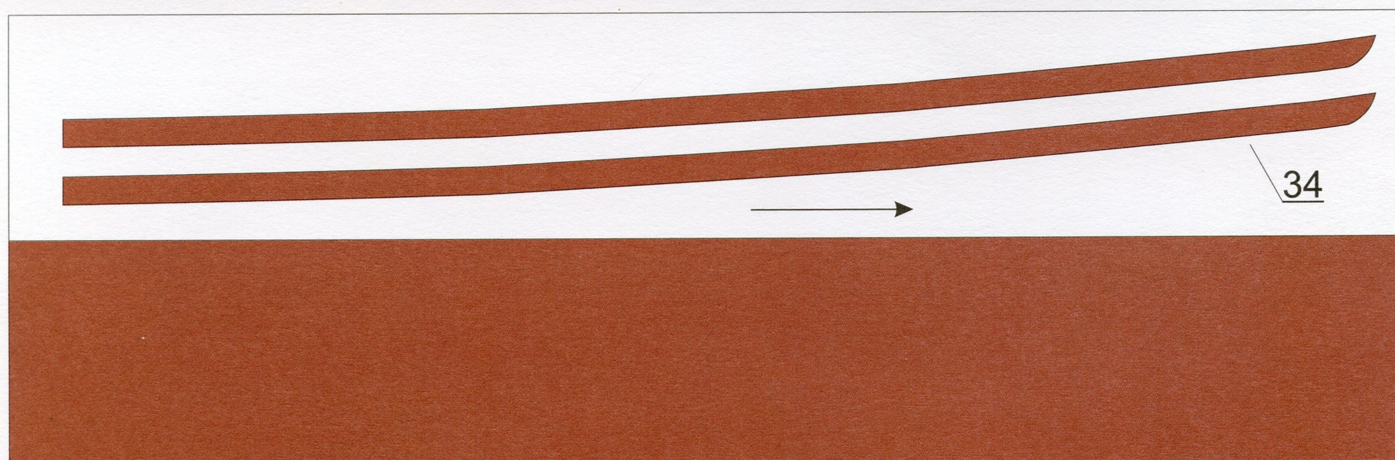

Szlifować na ostro dwustronnie
A-1
W-3
W-2
W-1
W-4
W-5
A-1**

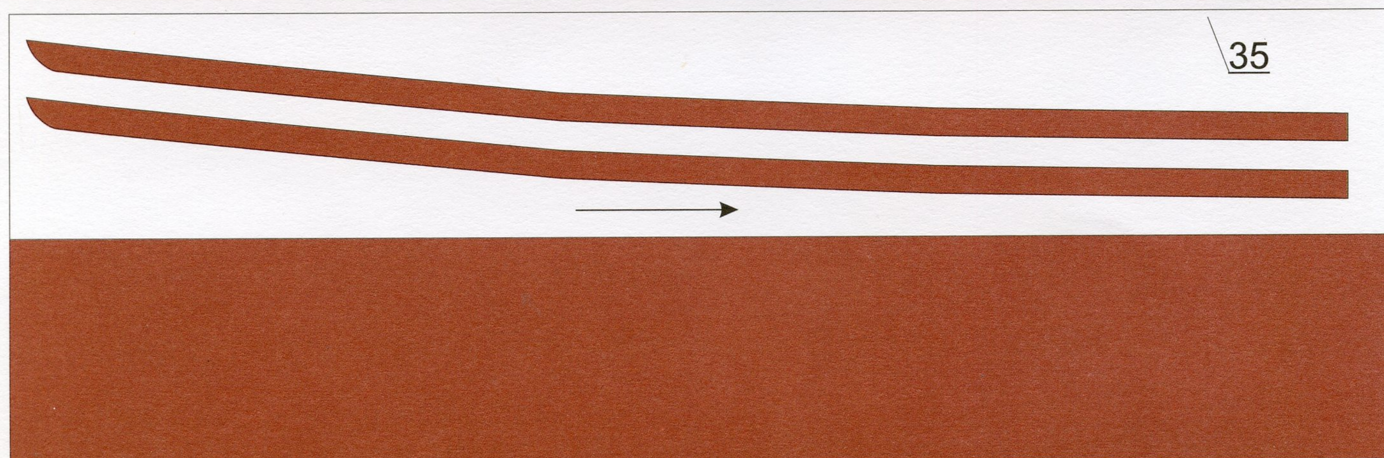


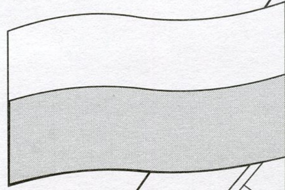
58
57
56
55
52
51
53
50
54
49
48
1**
9
10
11
47
17
18
16
15
25
26
12
13
14
31*
30


3
24
4
23
5
22
2**
6
60
59
21
7
20
29
28
8
19


32
33
84
91
90
92
93
65
94
95
82
81
17P
80
88
87
61
66
86
62
85
83
72
17P
73
68*
67*
97
70*
63
96
75
78
79
43
44
45
46
77
64
76
Do cz.41
71
38
27
74
37
36
42
41
40
39
89
69*

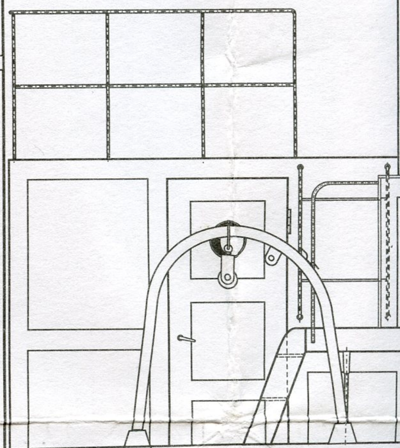

34

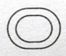

35





Polski ku





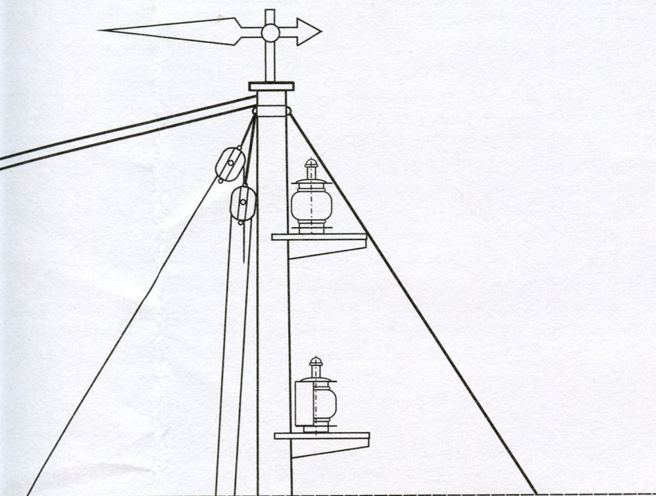
SWI-50

olski kuter rybacki (typ KFK)

Reling na śródokręciu tylko na lewej burcie



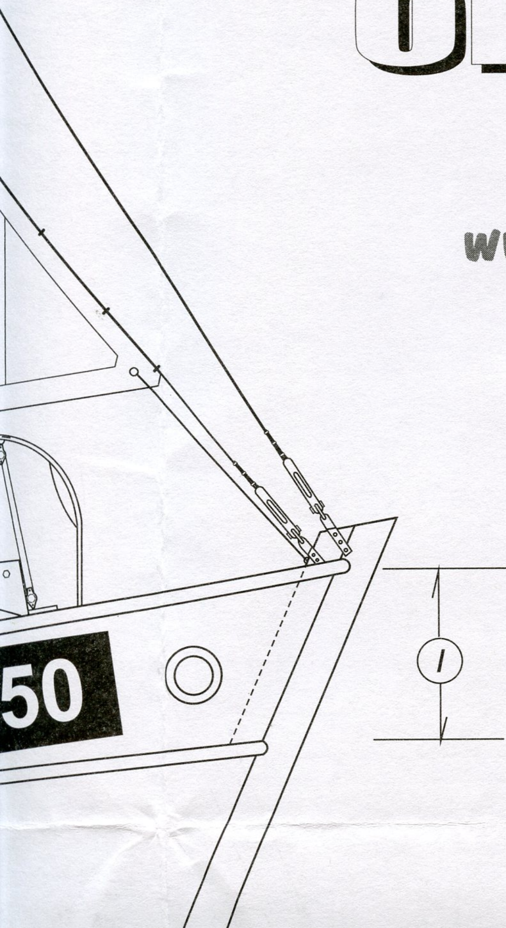
SWI - 50



MODELARSTWO OKRĘTOWE

15 Nr Spec. (1/2013)

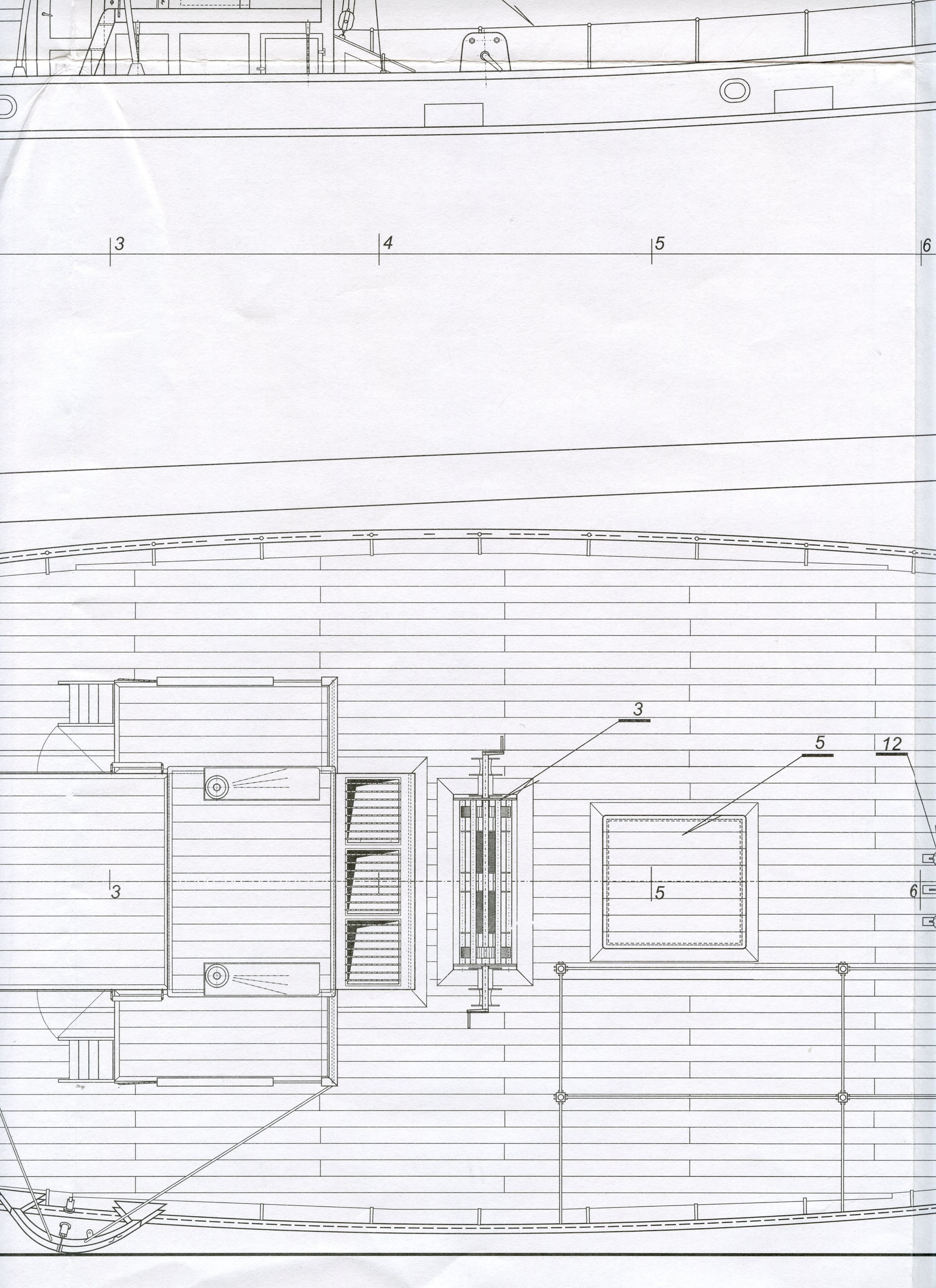
www.modelarstwookretowe.pl

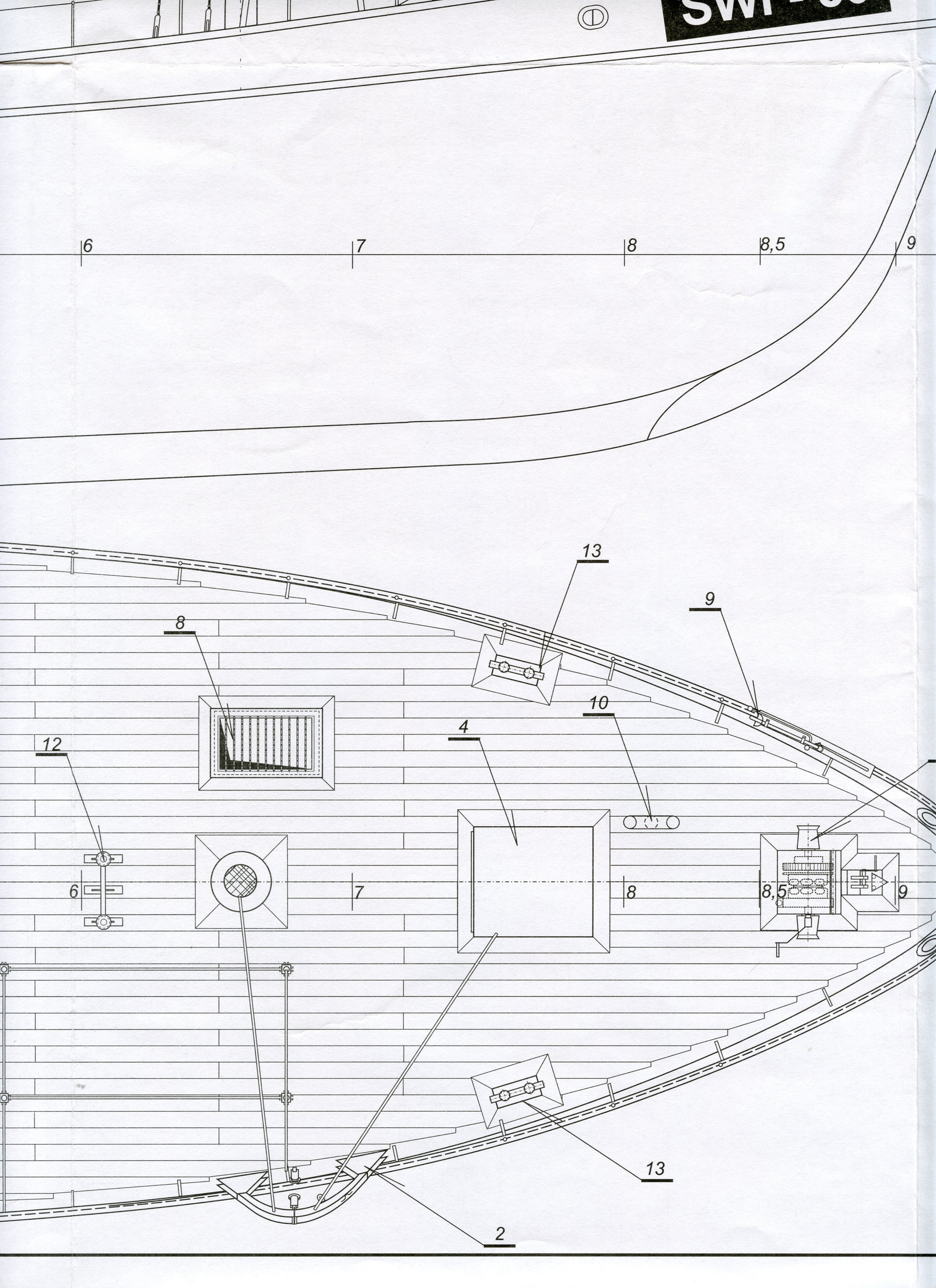


Wręgi skala 1:50

0
1
1,5
2
3
VII
7
6

14
1
2
3
13


3
4
5
6
3
5
12
3
5
6



SWI
6
7
8
8,5
9
13
9
8
10
4
12
6
7
8
8,5
9
13
2

Wręgi, skala 1:50

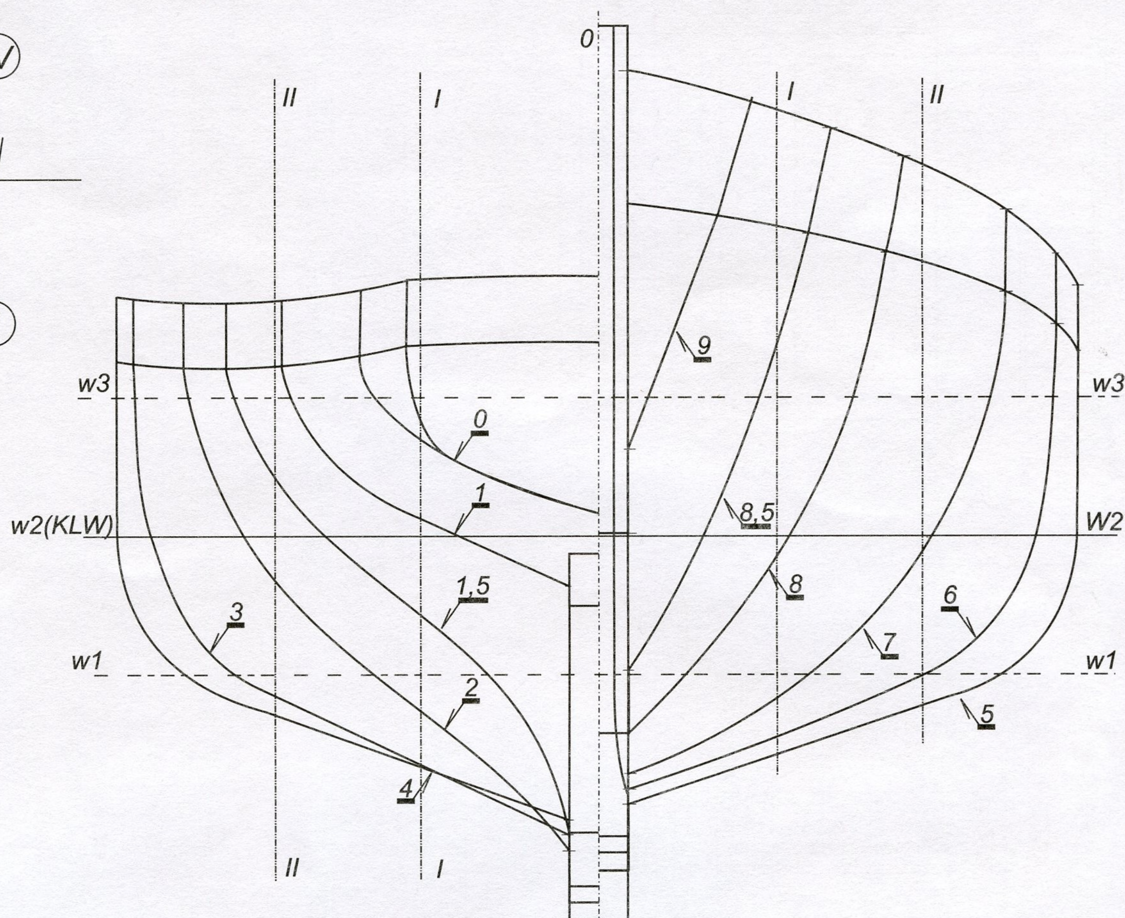


TABELA KOLORÓW		
I	biały	white
II	czerwony	red
III	czarny	black
IV	jasny żółty	light yellow
V	kolor drewna	wood
VI	zielony	green
VII	mosiądz	brass

Skala. 1:40	"SWI - 50" - polski kuter rybacki	Ilość ark. 2
MJG Biała Podl. listopad 2012	© Opracował i kreślił: Mirosław J Golik	Nr ark. 1

Linie teoretyczne

w3

0

w2(KLW)

1

1,5

2

3

w1

II

linia nadburcia

w2(KLW)

w3

I

w1

0

1

1,5

2

3

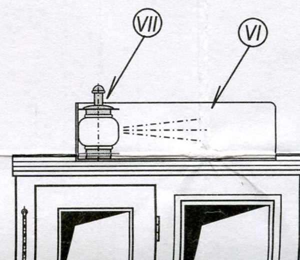
1 Nadbudówka, 1 szt., Kolor drewna

Widok od rufy



Widok z prawej burty

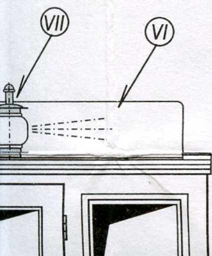




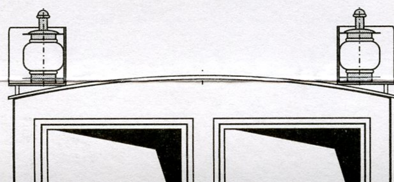
ne

3 4 5 6

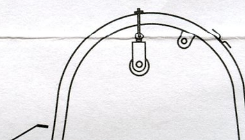
3 4 5 6



Widok od dziobu



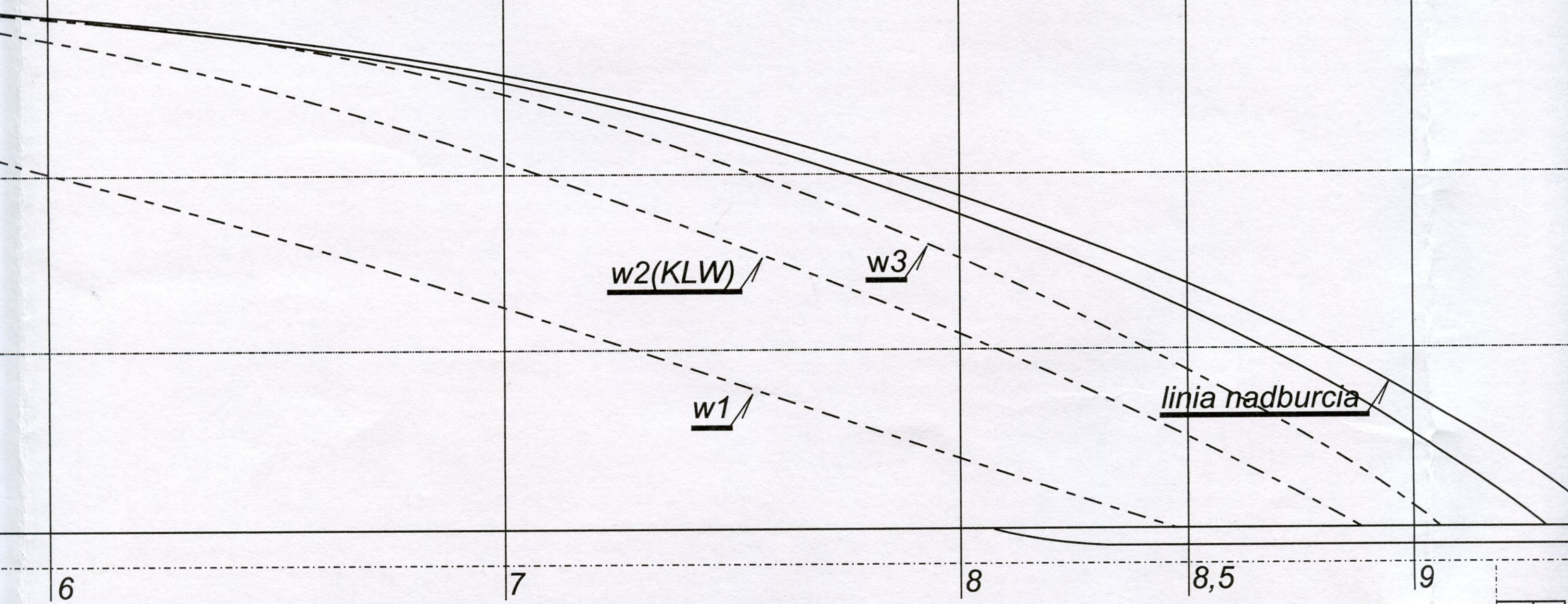
2 2 szt., kolor czarny



w3

6 7 8 8,5 9 KLW

w1



0

II

I

0

II I I II

9

w3

0

9 KLW

1

8,5

1,5

8

3

6

w1

7

2

5

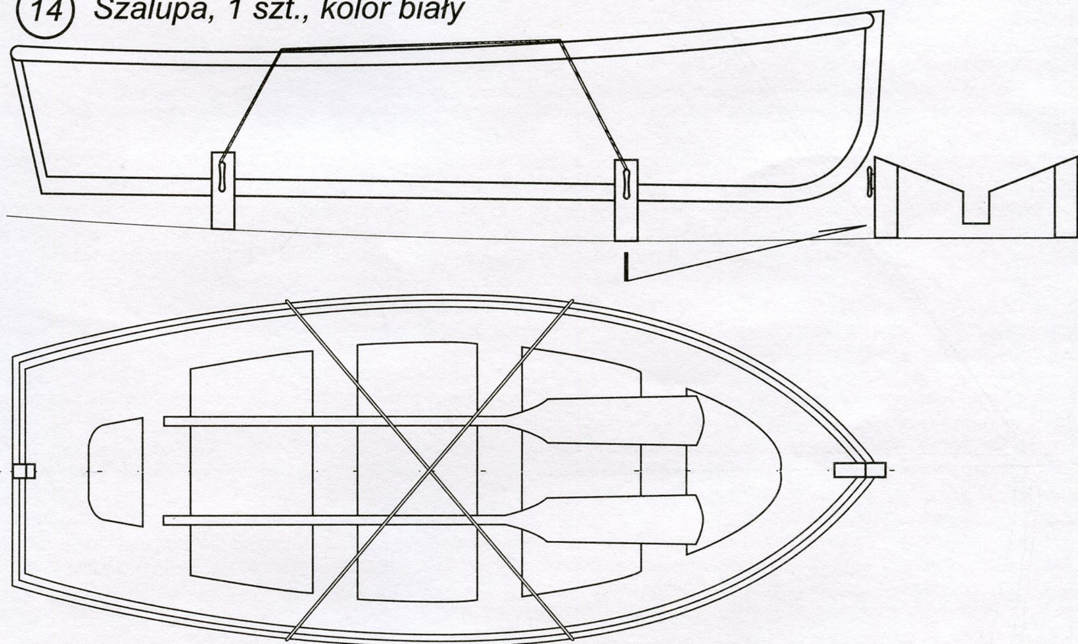
4

II

I

lburcia

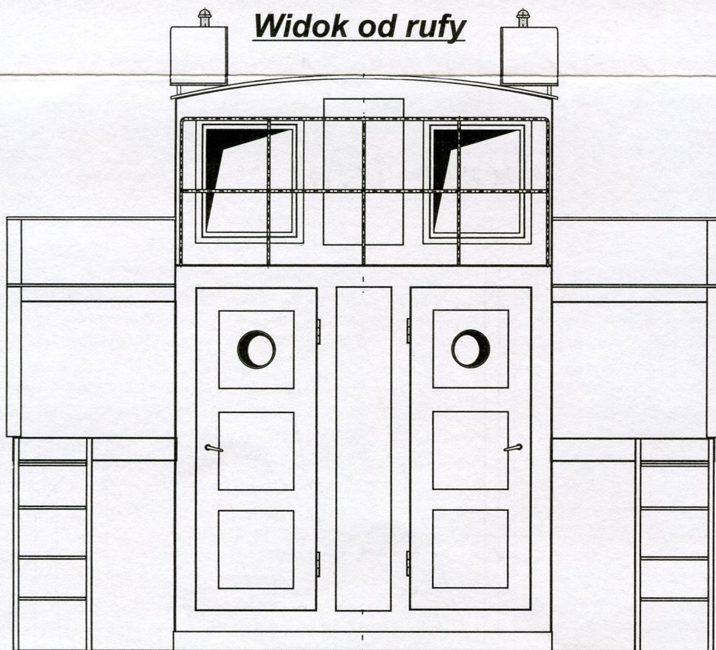
9



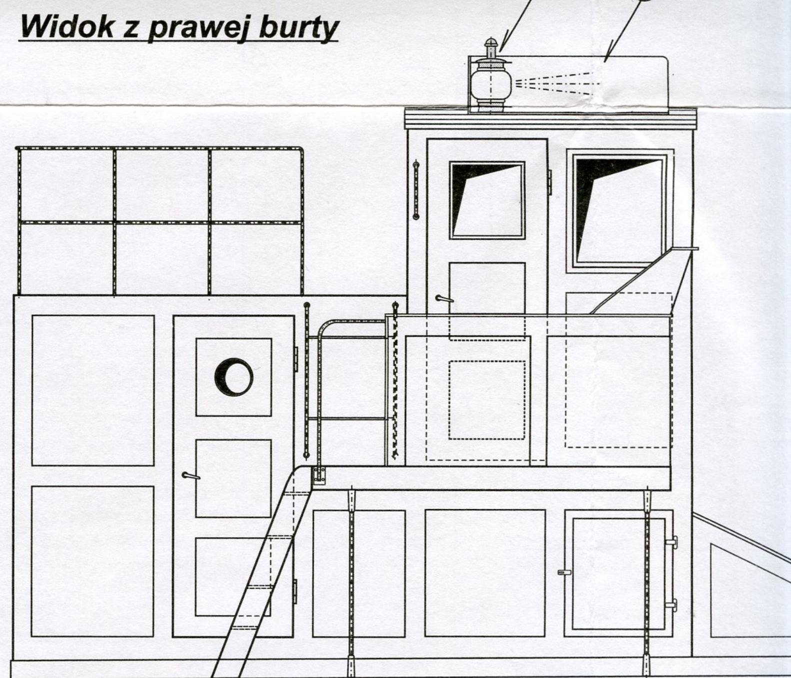
0

I II

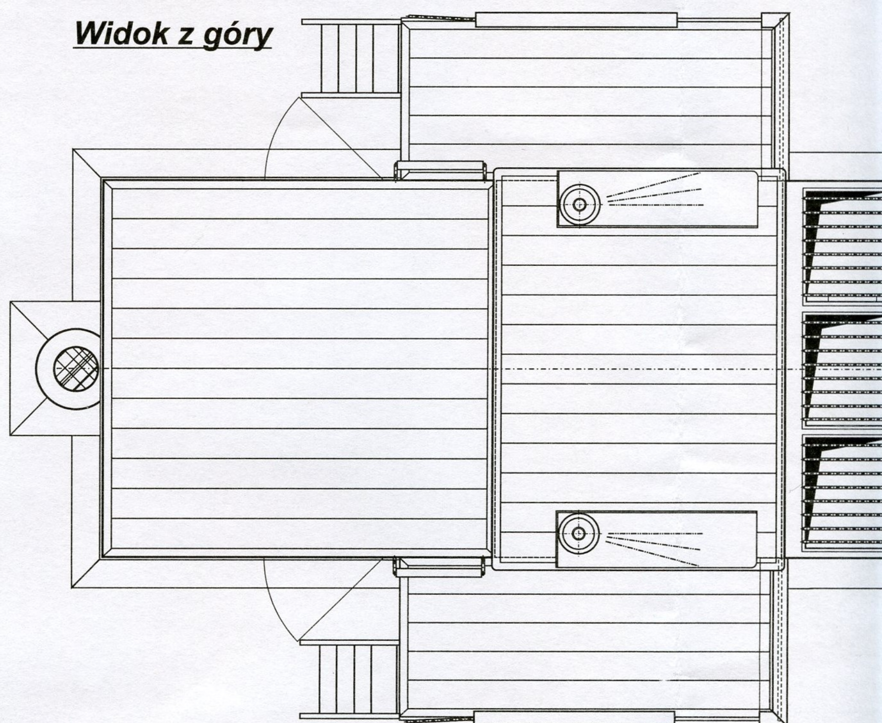
Widok od rufy



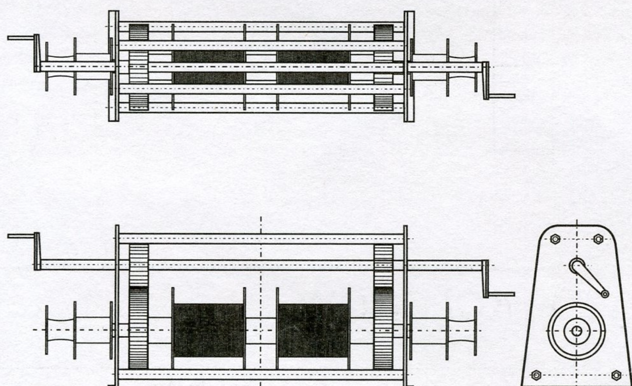
Widok z prawej burty



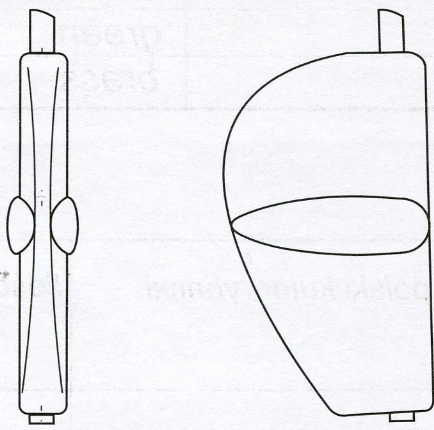
Widok z góry



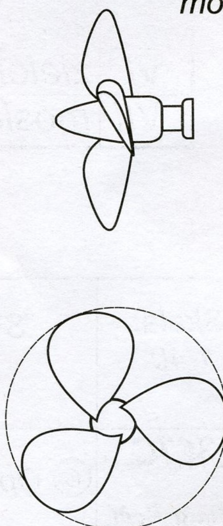
(3) *Winda, 1 szt., kolor czarny*



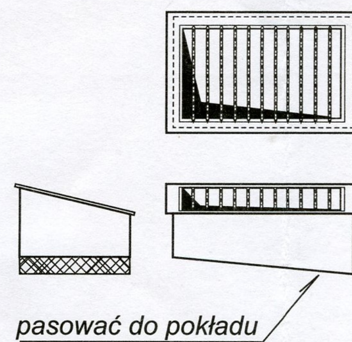
(6) *Ster, 1 szt., kolor czerwony*



(7) *Śruba 1 szt., kolor mosiądz*



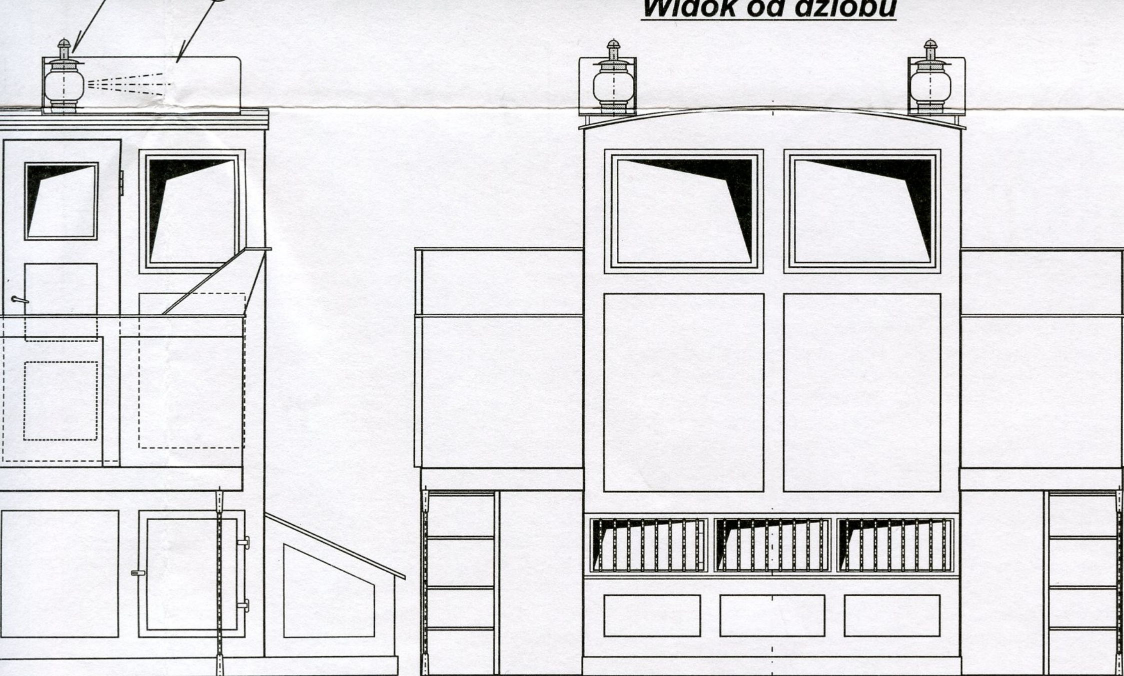
(8) *Świetlik, 1 szt., kolor biały*



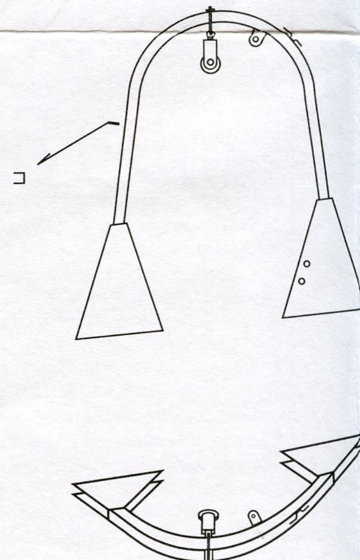
(9)

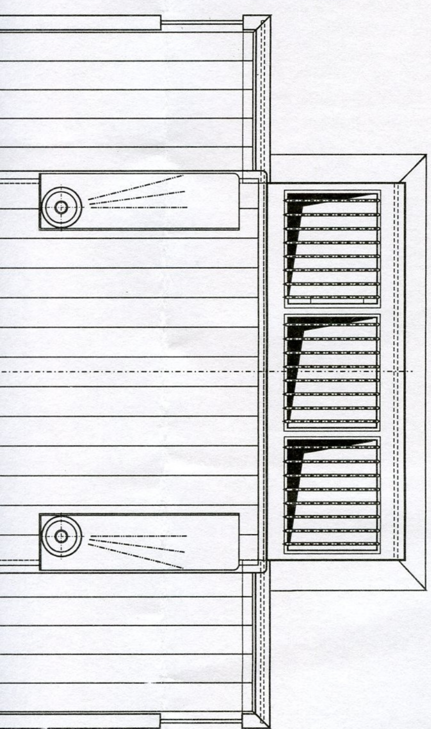


Widok od dziobu

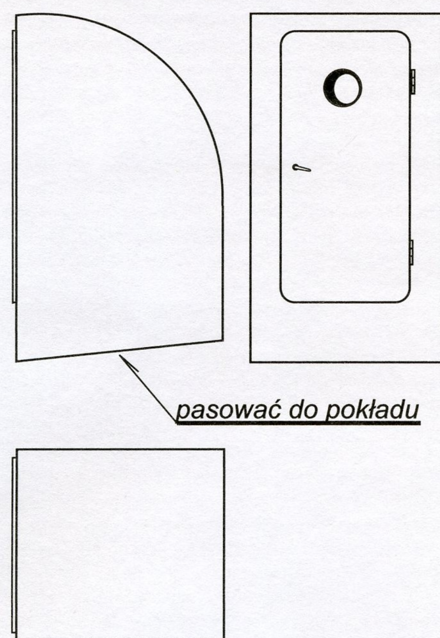


2 2 szt., kolor czarny

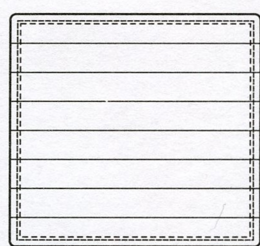


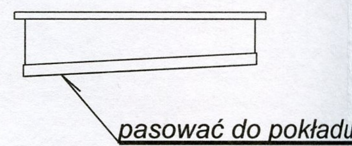


4 zejściówka, 1 szt., kolor biały

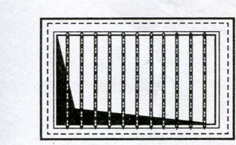


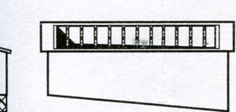
5 1 szt., kolor drewna



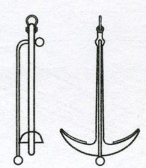


1 szt., kolor biały

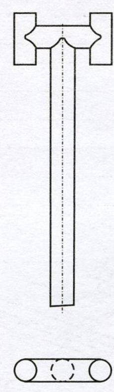




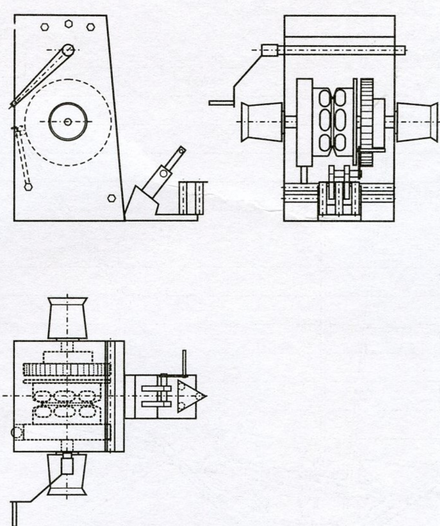
9 Kotwica, 1 szt., kolor czarny



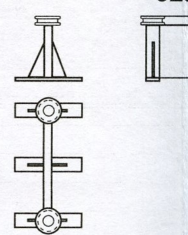
10 2 szt., Kolor czarny



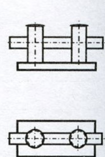
11 Winda, 1 szt., kolor czarny



12 1 szt., kol cz



13 4 szt., Kol cza



arny

na

pokładu

zt., kolor
czarny

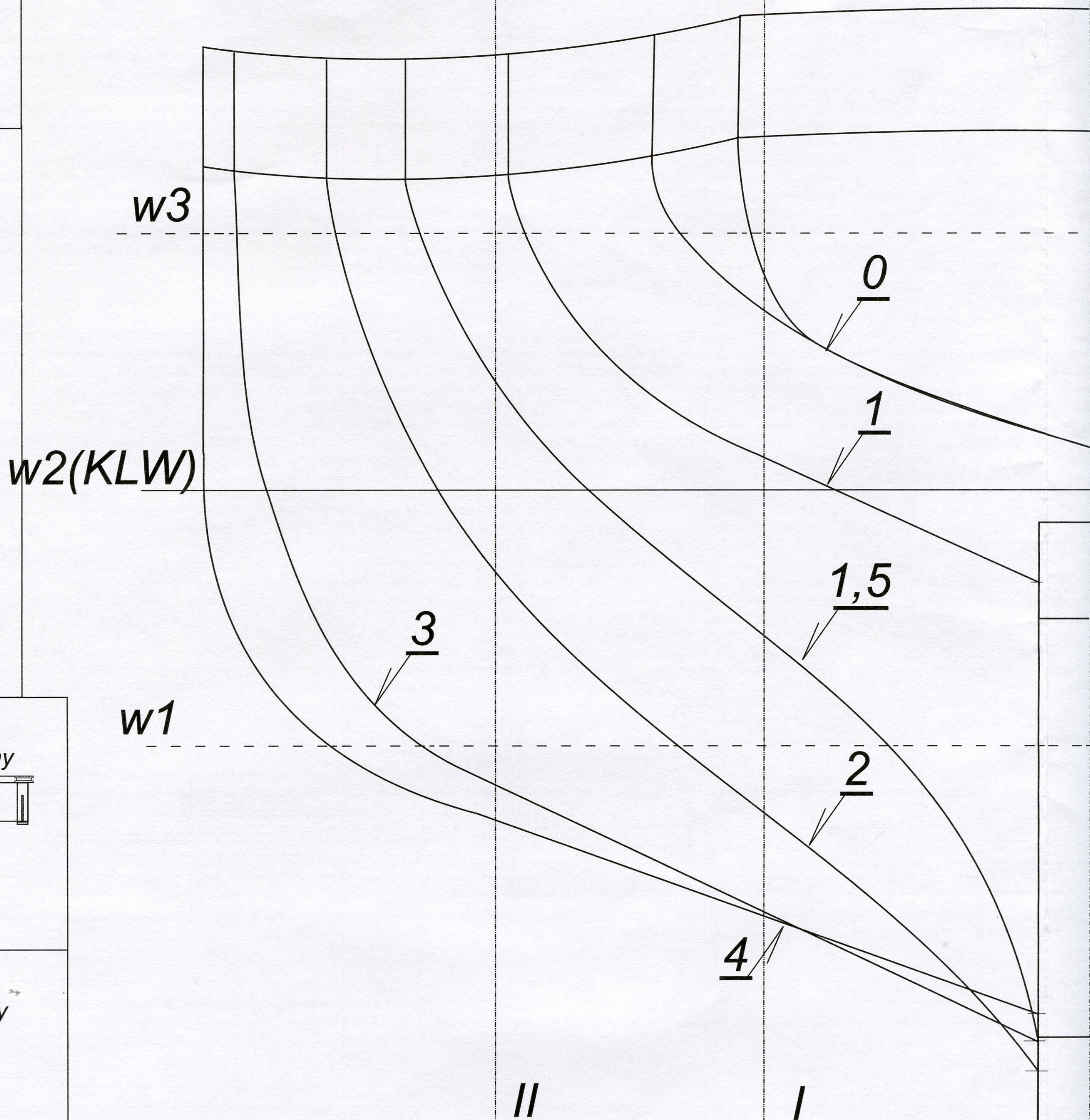
t., Kolor
czarny

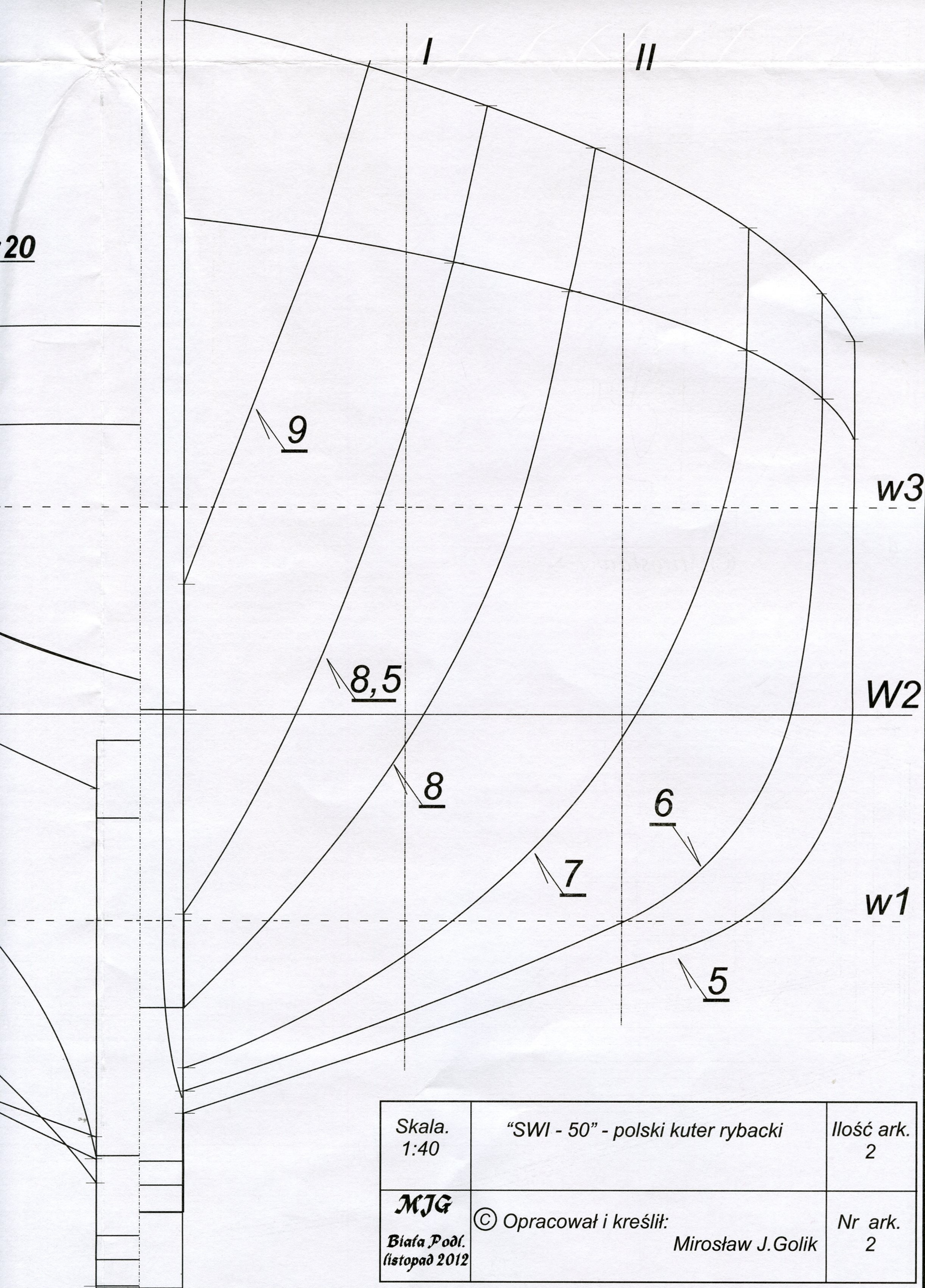
MODELARSTWO OKRĘTOWE

15 Nr Spec. (1/2013)

www.modelarstwookretowe.pl

Wręgi, skala 1:20




I
II
20
9
8,5
8
6
7
5
w3
W2
w1
Skala.
1:40
"SWI - 50" - polski kuter rybacki
Ilość ark.
2
MJG
Biała Podl.
listopad 2012
© Opracował i kreślił:
Mirosław J.Golik
Nr ark.
2